

# Estudio comparativo entre urbanizaciones y condominios

del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, **respecto al modo de transporte utilizado**



Universidad de Cuenca | Facultad de Arquitectura y Urbanismo | Noviembre 2018

**Autoras:** Daniela Cristina Astudillo Pacheco C.I. 0104645288 | Fabiana Micaela León Cabrera C.I. 0104439724

**Directora:** Arq. Phd. María Augusta Hermida Palacios C.I. 1705811691









## Resumen

Debido al proceso de expansión territorial innecesario que se ha dado en las últimas décadas en la ciudad de Cuenca, es de vital importancia estudiar las preferencias de ubicación de la vivienda así como la movilidad de sus habitantes, pues ello hace posible tener una visión más clara de la condición actual de las personas en relación a su elección por los distintos modos de transporte.

Es así como este estudio se enfocó en analizar la elección del modo de transporte y las preferencias respecto a la tipología de vivienda, en personas que residen en urbanizaciones y condominios tanto en el área urbana como periurbana de la ciudad de Cuenca. Como punto de partida se localizaron y cuantificaron los condominios horizontales,

verticales y urbanizaciones de cada parroquia urbana y rural, posteriormente se hizo una selección de casos, a los cuales se les aplicó la metodología Q exploratoria y seguido a ello los diarios de viaje que incluían el modo de transporte utilizado.

Luego de la aplicación de la metodología Q se detectó que existen tres posiciones, la primera orientada hacia espacios amplios y a la cercanía con la naturaleza, la segunda enfocada a una movilidad eficaz y la tercera orientada a la seguridad. Respecto al modo de transporte utilizado se encontró que las personas que residen en el área urbana tienen un promedio de tiempo de viaje comprendido entre los diez y quince minutos, mientras que los del periurbano, emplean entre veinte y veinte y cinco minutos en sus desplazamientos diarios.

Palabras clave: condominios, urbanizaciones, modos de transporte, zona urbana, zona periurbana.





## Abstract

Due to the unnecessary territorial expansion process that has taken place in the last decades in the city of Cuenca, it is of vital importance to study the preferences in the location of housing as well as the mobility of its habitants, because it makes it possible to have a clearer its of critical importance, since this will give a clearer understanding of the current condition of people and their mode of transportation.

Therefore, this study focuses in the analysis of the transportation mode choice and the preferences presented in the housing typology of choice, in habitants from gated communities and condominiums located in urban and periurban areas in the city of Cuenca. As a starting point, horizontal condominiums, vertical

condominiums and gated communities from each urban and rural parish. Later on, a selection of cases was made, to which the exploratory Q methodology was applied and followed by travel journals that included the transportation mode used.

After the application of the Q methodology it was detected that there are three positions, the first oriented towards wide spaces and the proximity to nature, the second focused on effective mobility and the third oriented to safety. Regarding the transportation mode used, it was found that people who reside in the urban area have an average of travel time between ten and fifteen minutes, while those of the periurban, use between twenty and twenty-five minutes in their daily commuting.

Key words: condominiums, gated communities, modes of transportation, urban area, periurban area.



## Índice

Introducción	12
Objetivos	13
<b>Capítulo 1. Marco teórico</b>	<b>15</b>
<b>1.1 Forma urbana</b>	<b>17</b>
1.1.1 Ciudad compacta y ciudad dispersa	17
1.1.2 Periurbano	21
<b>1.2 Movilidad</b>	<b>22</b>
1.2.1 Movilidad sostenible	22
1.2.2 Modos de transporte	23
1.2.3 Género y movilidad	27
<b>1.3 Formas de urbanizar</b>	<b>28</b>
1.3.1 Condominios horizontales	30
1.3.2 Condominios verticales	31
1.3.3 Urbanizaciones	32
<b>1.4 Conclusiones</b>	<b>33</b>
<b>Capítulo 2. Cuenca como caso de estudio</b>	<b>35</b>
<b>2.1 Crecimiento de la ciudad de Cuenca</b>	<b>37</b>
2.1.1 Cuenca de ciudad compacta a Ciudad dispersa	37
2.1.2 Cuenca y su crecimiento a partir de 1950	41
2.1.3 Periurbano de Cuenca	43
<b>2.2 Condominios y urbanizaciones en Cuenca</b>	<b>44</b>
2.2.1 Condominios y urbanizaciones en el área urbana de Cuenca	45
2.2.2 Condominios y urbanizaciones en el área periurbana de Cuenca	61
<b>2.3 Selección de casos</b>	<b>77</b>
2.3.1 Área de aplicación de las metodologías	77
2.3.2 Selección de casos en el área urbana	78





2.3.3 Selección de casos en el área periurbana	79
<b>2.4 Conclusiones</b>	<b>80</b>
<b>Capítulo 3. Metodología Q</b>	<b>83</b>
<b>3.1 Método Q</b>	<b>85</b>
3.1.1 Concurso	86
3.1.2 Muestra - Q	86
3.1.3 Participantes	86
3.1.4 Clasificación - Q	86
<b>3.2 Resultados</b>	<b>90</b>
3.2.1 Discurso 1	91
3.2.2 Discurso 2	93
3.2.3 Discurso 3	95
<b>3.3 Conclusiones</b>	<b>97</b>
<b>Capítulo 4. Diarios de viaje</b>	<b>99</b>
<b>4.1 Diarios de viaje</b>	<b>101</b>
4.1.1 Proceso de aplicación	101
<b>4.2 Resultados</b>	<b>104</b>
4.2.1 Resultados de las mujeres	106
4.2.2 Resultados de los hombres	112
<b>4.3 Conclusiones</b>	<b>118</b>
Conclusiones y recomendaciones	120
Figuras	124
Tablas	130
Bibliografía	132



### Cláusula de Propiedad Intelectual

Daniela Cristina Astudillo Pacheco, autora del trabajo de titulación "Estudio comparativo entre las urbanizaciones y condominios del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, respecto al modo de transporte utilizado", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autora.

Cuenca, 20 de Noviembre del 2018.

---

Daniela Cristina Astudillo Pacheco.

CI: 0104645288

### Cláusula de Propiedad Intelectual

Fabiana Micaela León Cabrera, autora del trabajo de titulación "Estudio comparativo entre las urbanizaciones y condominios del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, respecto al modo de transporte utilizado", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autora.

Cuenca, 20 de Noviembre del 2018.

---

Fabiana Micaela León Cabrera.

CI: 0104439724





**Cláusula de licencia y autorización para publicación en el  
Repositorio Institucional**

Daniela Cristina Astudillo Pacheco en calidad de autora y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación "Estudio comparativo entre las urbanizaciones y condominios del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, respecto al modo de transporte utilizado", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 20 de Noviembre del 2018.

Daniela Cristina Astudillo Pacheco.

CI: 0104645288

**Cláusula de licencia y autorización para publicación en el  
Repositorio Institucional**

Fabiana Micaela León Cabrera en calidad de autora y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación "Estudio comparativo entre las urbanizaciones y condominios del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, respecto al modo de transporte utilizado", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 20 de Noviembre del 2018.

Fabiana Micaela León Cabrera.

CI: 0104439724



## Dedicatoria

El tiempo y el esfuerzo son esenciales para cualquier logro.

A nuestra familia y amigos.

Fabiana y Daniela.





## Agradecimientos

Arquitecta PhD. María Augusta Hermida.

Biólogo PhD. Daniel Orellana.

Arquitecta Msc Mónica González.

Llactalab - Ciudades sustentables.

A todas las personas entrevistados por su apoyo desinteresado.

## Introducción

En los últimos 60 años la ciudad de Cuenca ha disminuido su densidad bruta (hab/ha) en un 30% (Hermida, M., Hermida, C., Cabrera, N., Calle, C., 2015), esto debido a que ha mostrado una tendencia innecesaria de crecimiento disperso. Alejado de su centro urbano se han situado urbanizaciones y condominios en gran medida, buscando grandes extensiones de tierra y precios más asequibles; todo ello ha generado especulación de suelo rural y mayor consumo energético provocado por la contraproducente elección de modo de transporte de los habitantes, pues no se ha tomado en cuenta los largos desplazamientos diarios que implican sus recorridos hacia centralidades y equipamientos.

En el contexto local no se ha reflexionado acerca del impacto que pueden tener consigo las urbanizaciones y condominios con el consumo energético de la ciudad; es por ello que es de vital importancia el análisis de este tipo de tejido para conocimiento de los residentes en su elección de la forma de habitar para impulsar la disminución en la demanda de viajes y promover el uso de medios más eficientes; sabiendo que el crecimiento urbano construido alrededor del transporte público masivo, puede crear ciudades que son económicamente dinámicas, más saludables y que pueden tener menores emisiones.

Este documento se presenta en cuatro capítulos y tiene como objetivo principal establecer la relación entre el modo de transporte y la ubicación (urbana – periurbana) de las urbanizaciones y condominios de la ciudad de Cuenca.

En el primer capítulo se desarrolló un marco teórico que permite entender a la ciudad compacta y dispersa para más tarde relacionarlas con la movilidad y sus modos de transporte, además un estudio de casos que aportó en el entendimiento de los condominios y urbanizaciones. En el capítulo dos se expone el crecimiento de la ciudad de Cuenca y su transición de ciudad compacta a dispersa, para más adelante mostrar la ubicación de los condominios y urbanizaciones que existen actualmente en la ciudad. El tercer capítulo presenta la metodología Q parcial, aplicación y resultados, y como último capítulo se evidencian los diarios de viaje y entrevistas socio-demográficas con los resultados obtenidos.

Luego de este proceso los principales resultados conseguidos fueron que dentro de las familias entrevistadas existen tres grupos claros guiados por su ideal de vivienda, el primer grupo de personas está orientado a la cercanía con la naturaleza y a los espacios amplios, un segundo grupo de personas se

inclina hacia una movilidad eficiente y el tercer grupo prioriza la seguridad. Respecto al modo de transporte utilizado, en el caso de los hombres su principal modo para desplazarse es en auto privado siendo conductores, mientras que en el caso de las mujeres es de igual manera el auto privado, pero en función de pasajeras.

Además cuando se analizaron los desplazamientos de las personas se encontró que aquellos que viven en el área urbana de la ciudad tienen un promedio de tiempo de viajes comprendido entre 10 y 15 minutos, por otro lado, los que viven en el periurbano emplean entre 20 y 25 minutos para desplazarse.

Después de encontrar relevante información en los resultados podemos concluir que es importante que se continúe investigando el tema de las tipologías de vivienda existentes en la ciudad, así como de su ubicación y los modos de transporte utilizados; de esta manera será posible persuadir a las personas para que reduzcan el uso excesivo del automóvil. A pesar de que las metodologías fueron exploratorias, las mismas se podrían aplicar a mayor escala para estudios científicos vinculados a proyectos de investigación.



# Objetivos

## Objetivo general

Establecer la relación entre el modo de transporte y la ubicación (urbana - periurbana) de las urbanizaciones y condominios de la ciudad de Cuenca.

## Objetivos específicos

1. Ubicar y caracterizar las urbanizaciones y condominios del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca.
2. Seleccionar los casos de estudio: cuatro urbanizaciones y condominios en el área urbana y en el periurbano.
3. Identificar los factores de la forma urbana y socioeconómicos que inciden en la selección del modo de transporte en las urbanizaciones y condominios del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca.



# 1 CAPÍTULO

# 1 Marco Teórico

“Nos estamos dando cuenta que si más gente camina y usa bicicleta, tienes una ciudad más viva, habitable, atractiva, segura, sostenible y saludable. ¿Qué estás esperando?”

-Jan Gehl-

<b>1.1</b>	<b>Forma urbana</b>	<b>17</b>
1.1.1	Ciudad compacta y ciudad dispersa	17
1.1.2	Periurbano	21
<b>1.2</b>	<b>Movilidad</b>	<b>22</b>
1.2.1	Movilidad sostenible	22
1.2.2	Modos de transporte	23
1.2.3	Género y movilidad	27
<b>1.3</b>	<b>Formas de urbanización</b>	<b>28</b>
1.3.1	Condominios horizontales	30
1.3.2	Condominios verticales	31
1.3.3	Urbanizaciones	32
<b>1.4</b>	<b>Conclusiones</b>	<b>33</b>







## 1.1 Forma urbana

Comúnmente el término “forma urbana” ha sido usado para describir las características físicas de una ciudad, sin embargo según Talen (2011) esta engloba también aspectos no tangibles que se relacionan con la configuración del medio ambiente social y su interacción. Esta visión integradora entre los usos y usuarios, es parte esencial de la noción de forma urbana sostenible.

Actualmente, la forma urbana sigue siendo determinada por los procesos relacionados con la industrialización, existe una explotación desmedida de los combustibles fósiles en ciudades donde los procesos espaciales están ligados a autopistas y al automóvil, reforzando el crecimiento periférico y absorbiendo los espacios rurales en muchos de los casos.

Como menciona Higuera (2006) la evidencia ha demostrado que la forma urbana afecta directamente el hábitat, los ecosistemas, especies en peligro de extinción, y la calidad del agua mediante el consumo excesivo del suelo y la fragmentación del hábitat.

En este contexto, resulta un reto revalorizar la forma urbana para generar condiciones de vida más sostenibles pues son necesarios cambios urgentes no solo en nuestro comportamiento, sino también en el diseño del entorno construido de las ciudades.

### 1.1.1 Ciudad compacta y ciudad dispersa

Existe una diversidad de criterios cuando se habla de ciudad compacta y dispersa, como mencionan Molini y Salgado (2010) la mayoría de investigadores se inclinan por la ciudad compacta pues aseguran que parece ser mejor al consumir menos suelo, agua y energía, además de que favorece al uso del transporte público, por otro lado están quienes presentan una visión más equilibrada y no se inclinan hacia uno u otro modelo, pero existen también investigadores que discrepan de la postura de la ciudad compacta aunque resultan ser minoritarios en gran medida.

En primera instancia se puede definir a la ciudad compacta como aquella que tiene una densidad media o alta, en donde su trama es contigua y generalmente predominan las edificaciones en altura; mientras que por el contrario la ciudad dispersa es aquella de baja densidad formada por urbanizaciones difusas cuyas tramas no son contiguas y en donde la tipología edificatoria predominante es la de la vivienda unifamiliar.

La tendencia de concentración urbana bajo el modelo de ciudad compacta venía predominando hasta antes de la segunda guerra mundial en donde, producto de la movilización, la extensión de los medios de transporte, la mecanización de la agricultura, la superación del anclaje urbano en la industria y los servicios; surgieron nuevos sistemas territoriales a los cuales según Nivón (2003) se les ha denominado “ciudades dispersas”,

"edge cities" o ciudades de borde, caracterizadas por ser ciudades fragmentadas, con periferias extensas y límites difusos.

Desde entonces la mayoría de las grandes metrópolis de los países avanzados han experimentado una continua declinación de la población en sus áreas centrales, especialmente desde el año 1960.

Nivón (2003) plantea que las ciudades latinoamericanas presentan un proceso similar, tal es el caso de México, en donde varias de sus ciudades han perdido en los últimos cuarenta años un tercio de su población; presentando nuevas periferias caracterizadas por sus bajas densidades en las zonas residenciales tanto de viviendas unifamiliares como colectivas que cuentan con grandes espacios libres (fig. 1).

Las ciudades, están entonces experimentando un proceso de expansión hacia los espacios rurales; el continuo construido no será ya el de una ciudad compacta, sino que más bien existirá un desvanecimiento de las ciudades. A pesar de que sus centros continúan teniendo un dinamismo importante, sin duda experimentan una pérdida de población y de algunas de sus funciones tradicionales. Se está produciendo de este modo un espacio urbano fragmentado en donde se pueden distinguir zonas destinadas a distintos usos y con diferente contenido social desde lugares marginales hasta los más excluyentes conjuntos residenciales y áreas que ejercen nuevas centralidades.

Salvador Rueda destaca tres aspectos fundamentales relacionados con los problemas causados por las ciudades dispersas, en primera instancia está el alto consumo del suelo que estas provocan pues se extienden por el territorio sin aparentes barreras.

El territorio al ser un recurso altamente valioso y difícilmente renovable, abusar de él es considerado una práctica negativa que provoca fenómenos de degradación y que no permiten un uso sostenible del mismo.

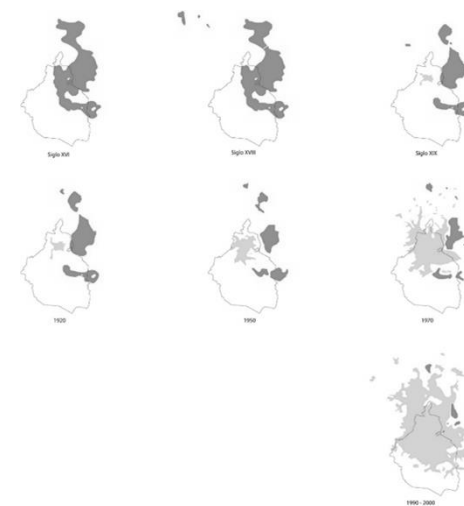
Un segundo aspecto está relacionado con el alto consumo de materiales y energía por parte de los medios de transporte. Magrinyà y Herce piensan que la ciudad dispersa implica un crecimiento exponencial de las distancias recorridas en los desplazamientos cotidianos, casi todos son mecanizados y desaparecen los recorridos a pie; pues diariamente las personas tienen que movilizarse desde y hacia sus viviendas y grandes urbanizaciones aisladas.

Mientras que la ciudad compacta por el contrario reduce la movilidad y la dependencia del automóvil, a la vez que fomenta el uso del transporte público y proporciona más y mejores oportunidades para realizar los desplazamientos a pie o en bicicleta.

El último aspecto tiene que ver con la tendencia a explotar y desestructurar los sistemas del entorno, más allá de su capacidad de carga. Sobre todo los aspectos medioambientales se ven afectados

produciéndose fragmentación de áreas naturales y contaminación a nivel local.

También caben mencionar los altos costos de infraestructuras y servicios que traen consigo las ciudades dispersas, así como también la alteración de estructuras tradicionales. Pero pese a los esfuerzos de la planificación por enfrentarle existen condiciones jurídicas y económicas que la sostienen; las mismas que deben ser superadas pues sin duda en los lugares ya construidos las ciudades compactas y dispersas deben convivir, pero en el diseño de nuevos espacios conviene dar preferencia a la opción que parece tener mayores ventajas sociales, económicas y medioambientales, la ciudad compacta.



**Figura 1.** Expansión de la mancha urbana en el Distrito Federal, México.

**Fuente.** <http://sociologiaespaciosactores.blogspot.com/2011/11/desarrollo-mancha-urbana-y-de-agua-en-el.htm>



**Figura 2.** Baja densidad poblacional y abundante arborización; de carácter netamente residencial en la comuna parque la Reina, Santiago de Chile.

**Fuente.**<http://citoyens.cl/concejal-pedro-davis-salvemos-el-parque-intercomunal-padre-hurtado/>



**Figura 3.** Vía peatonal Rua das flores, Curitiba.

**Fuente.**<http://www.scielo.org.ar/img/revistas/cuba/v22n22/v22n22a02-4.jpg>

Además, según Sanadria y Ramírez, 2017 se deben evitar los proyectos de vivienda promovidos tanto por el sector público como por el privado que se ejecutan en suelos rurales y de expansión: desarrollos inmobiliarios horizontales, bajas densidades habitacionales, alta especialización del suelo y despreocupación por la consolidación de las centralidades (fig. 2).

Otro enfoque importante sobre las ciudades latinoamericanas tienen Maya (2011), Pesci (2002), y Pérpolis (2005) quienes afirman que estas son manifestación de los tres momentos del urbanismo latinoamericano:

a) Ciudad continua, o asentamientos coloniales que duró en algunos casos hasta entrados los años 50.

b) Ciudad discontinua, en consonancia con el pensamiento moderno, con la especialización de usos, y la aparición de las macromanzanas, cortando y reorganizando la morfología de la ciudad.

c) Finalmente la tendencia actual de la ciudad fragmentada o difusa, consecuente y coherente con la globalización y el modo de vida actual, como reemplazo de los modelos ideológicos por individualismo, en el que abundan cambios de uso de suelo, ocupación y disminución del espacio público y por consiguiente, la degradación general del medio ambiente urbano.

Un claro ejemplo de ciudad compacta sostenible en Latinoamérica es Curitiba, capital del estado de Paraná, Brasil. La cual dio sus primeros pasos hacia la sostenibilidad en la década de los sesenta con el Plan Rector de Jorge Wilhelm basado en estrategias medioambientales, de transporte y de participación ciudadana.

Según Montaner, la clave del modelo de Curitiba es su elaborado sistema de transporte público, interpretado como columna vertebral del funcionamiento de la ciudad.

La transformación de la ciudad empezó alrededor de los años setenta con acciones dirigidas a priorizar la movilidad peatonal y regularizar la vehicular (fig. 3), a través de una red integrada de transporte público, una movilidad asociada a los usos de suelo y a la alta densidad de las viviendas.

Con el propósito de enfrentar el problema de las ciudades difusas, y apuntar a un modelo como lo es Curitiba las intervenciones en las actualmente van dirigidas a lograr la compacidad y por ende la sostenibilidad con el fin de mejorar la calidad de vida, fomentar la cohesión social y reducir el impacto de la huella ecológica de las ciudades.

La tabla 1 muestra un cuadro resumen comparativo de las principales características de los modelos de ciudades compactas y dispersas en Latinoamérica.

Características	Ciudad compacta	Ciudad dispersa
Estructura urbana	- <b>Compacta</b> , menor ocupación del espacio físico y mayor densidad poblacional.	- <b>Dispersa</b> , mayor ocupación de territorio con menor densidad de población. -Menor cohesión social.
Movilidad	- <b>Menor ocupación</b> de espacios urbanos para la movilidad rodada. -Distribución igualitaria del servicio. -Menor congestión y reducción en los niveles de contaminación ambiental. -Reducción del consumo de recursos. -Menores distancias entre servicios y equipamientos, lo que favorece la movilidad peatonal y sostenible.	- <b>Mayor ocupación</b> de espacios para construir nuevas carreteras. -Algunas zonas quedan desprovistas de estos servicios. -Mayor ocupación de espacios para destinarlos como estacionamientos urbanos. -Congestión y aumento de los niveles de polución y contaminación, sónica y del aire. -Zonificación espacial supeditada al uso de vehículo. -Utilización de mayores recursos y tiempo para desplazarse de un sitio a otro.
Usos de suelo	- <b>Combinación</b> de usos. -Distribución equitativa de servicios y equipamientos. -Igualdad social.	- <b>Zonificación</b> y especialización de las zonas urbanas. -Beneficio de unas áreas sobre otras. (equipamientos desiguales)
Espacio público	-Red de <b>espacios públicos</b> estructuradores de la trama urbana. -Aumento de seguridad social e identidad urbana. -Mayor oferta de zonas verdes y espacios públicos abiertos para el disfrute en pro de la calidad de vida de los habitantes. -Aumento en los niveles de intercambio social.	-Zonas reducidas a <b>espacios aislados</b> y de poco valor para el ciudadano común. -Aumento de la inseguridad y menor vitalidad social. -Accesibilidad condicionada, inexistencia de redes peatonales continuas y claras.
Metabolismo urbano	- <b>Circular</b> : consumo consiente de los recursos del medio ambiente, dirigido al reciclaje y reutilización de los mismos (Girardet, 1992). -Tendencia hacia la sostenibilidad urbana.	- <b>Lineal</b> : consumo despreocupado de los recursos del medio ambiente (Girardet, 1992). -Superación de los límites de carga sin pensar en planes de reciclaje y utilización de los mismos.

**Tabla 1:** Principales características de las ciudades compactas y dispersas.

**Fuente:** Bosseti, Gómez J, 2002

**Elaboración:** Grupo de trabajo





**Figura 4:** Dharavi, India.

**Fuente:** <https://www.gr-arquitectos.com/component/k2/itemlist/tag/Ciudades>



**Figura 5:** Favela Paraisópolis, São Paulo.

**Fuente:** <https://heckeranddecker.wordpress.com/2008/10/23/vernacular-urbanism-part-iii/>

### 1.1.2 Periurbano

Los procesos de creciente periurbanización, característicos del mundo desarrollado actual, están suponiendo la progresiva expansión de modelos de ciudad difusa, lo que hace que cada vez sean más borrosas e imprecisas las fronteras físicas entre lo rural y lo urbano.

Por periurbano se entiende a la prolongación constante del área urbana de la ciudad que paulatinamente alcanza a ocupar el espacio rural que la limita, formando límites indefinidos en donde se mezclan los usos del suelo y las formas de vida del campo y la ciudad, según sostiene Ávila (2009).

Debido al crecimiento poblacional en las ciudades, estas se han visto obligadas a extenderse en superficie, es por ello que han ocupado áreas deshabitadas de escaso valor productivo así como también sitios destinados a la producción agrícola, transformando su entorno (fig. 4) Drescher e laquinta (2000).

En cuanto a los nuevos habitantes y su localización en los espacios periurbanos, surgen diversos conflictos con la población que ahí reside, ya que su incorporación en esas zonas implica, entre otros, un cambio en las reglas de sociabilidad local, modificando las políticas de planificación territorial, imponiendo progresivamente las costumbres y formas de trabajo propias de la ciudad así como los mecanismos de economía local, revalorizando el costo del suelo (fig. 5). Por lo tanto, estos procesos se vuelven desconocidos y de cierto

modo incomprensibles para los nuevos residentes.

De igual manera ocurre en localidades del periurbano en donde aún existe una fuerte producción agrícola, ya que la población de esos sectores evita al máximo el aumento de la oferta de suelo urbanizable como mecanismo de defensa.

Es común encontrar distintos grupos sociales que residen en la periferia de las ciudades, aquellos de escasos recursos se asientan en terrenos muchas veces ilegales, en suelos no propicios para la urbanización y carentes de infraestructura de servicios básicos, donde erigen viviendas fabricadas en algunos casos de material de desecho. Por otro lado los grupos acaudalados se ubican en zonas dotadas de infraestructura, cercanas a vías de acceso rápido a la ciudad y de un entorno medioambiental favorable para la urbanización con construcciones que cumplen con las mínimas formalidades arquitectónicas.

La periurbanización en Latinoamérica está fundamentalmente caracterizada por una multiplicidad de los agentes sociales y los procesos espaciales, con una elevada incidencia en las fuerzas que construyen el territorio. En las grandes ciudades de América Latina se desarrolla ampliamente el espacio periurbano, de modo distinto ocurre en los países industrializados. Se relaciona especialmente a un periurbano residencial, donde se manifiesta la distinción territorial en cuanto a las distintas maneras de apropiación y uso del espacio.



## 1.2 Movilidad

El término movilidad ha adquirido preponderancia pues si hablamos únicamente de transporte estaríamos frente a un componente técnico, y la idea está en orientar el interés en las formas de desplazamiento de las personas más que en los modos de transporte es así que la movilidad permite tener una mirada más amplia hacia el comportamiento y preferencia de las personas.

Uno de los grandes desafíos a los que se enfrentan las ciudades actualmente en el siglo XXI es el de la movilidad cotidiana. Bajo el contexto de que las personas no solo residen en las ciudades, sino que también trabajan, usan el espacio público y se desplazan para realizar varias actividades, diariamente deben recorrer importantes distancias y, por ende, utilizar diferentes medios que les faciliten estos desplazamientos.

La movilidad entonces resulta un factor importante en la dinámica de las ciudades, la misma que según Gutiérrez (2013) finalmente es entendida como un parámetro cuantitativo que mide la cantidad de desplazamientos de las personas en un sistema socio-económico.

En este contexto, la movilidad debe ser segura y sostenible, segura para que personas y objetos no estén expuestos a riesgos previsibles evitables y sostenibles para un desplazamiento con propósito, eficiente y al mínimo costo.

### 1.2.1 Movilidad sostenible

El desplazamiento cotidiano de la población está estrechamente relacionado con muchas facetas de la actividad humana. Está condicionado por la gestión del territorio, la planificación urbanística y la política medioambiental. Incide de manera directa en la producción de bienes y en la prestación de servicios, al tiempo que resulta afectado por ellas. Y, por último como menciona Pecharromás (2012) repercute sobre algo mucho más cercano: la vida cotidiana de las personas, en particular el tiempo y los medios de que disponen para realizar sus tareas diarias.

Por tanto, la movilidad es una de las actividades humanas que mayor impacto tienen en el entorno y, por ello, ha sido objeto de atención de las políticas de desarrollo sostenible desde sus inicios.

El reto de las ciudades hoy en día es combatir con los problemas de movilidad que en alta proporción tienen como causa la falta de relaciones óptimas entre las actividades humanas en la ciudad y la falta de regulación y control del uso del suelo, además buscan apuntar a un modelo de movilidad sostenible para mejorar la calidad de vida de las personas, cuya estrategia debe estar integrada a su vez, en un sistema global de sostenibilidad que permita cubrir las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacerlas.

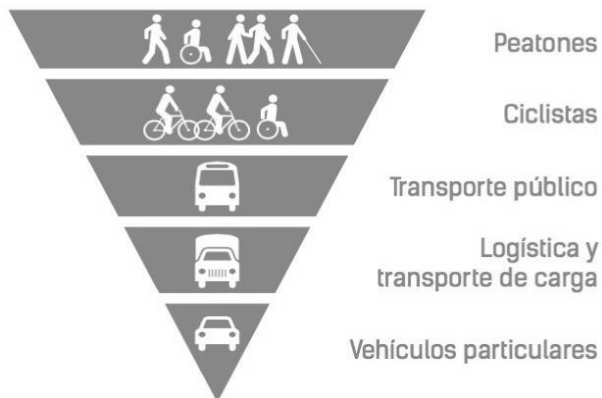
La movilidad urbana sostenible debe definirse por tanto, en función de la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y sus costos asociados. (Social Aspects of Sustainable Mobility, 2001)

Es así que la movilidad sostenible busca fomentar los medios de transporte sostenibles y desincentivar el uso del vehículo particular motorizado para poder disminuir congestiones y priorizar el transporte público en las ciudades.

Las ciudades enfocadas hacia la accesibilidad, en lugar de aumentar la longitud de las infraestructuras de transporte o incrementar el movimiento de las personas, deben fomentar el uso mixto del suelo, tanto en términos de funciones como en composición social, un buen ejemplo de ello es la capital y ciudad más poblada de Suecia, Estocolmo caracterizada por un uso mixto del suelo en donde las áreas residenciales y los lugares de trabajo están distribuidos de manera uniforme (fig. 6). Además de ello, esta ciudad dispone de un plan estratégico cuyo principal objetivo es llegar a ser una ciudad libre de combustibles fósiles al año 2050; siendo así una de las pioneras en lograrlo. Estocolmo, sin duda es una ciudad que equilibra las necesidades de la movilidad pero al mismo tiempo favorece a la protección ambiental.



**Figura 6:** Centro de la ciudad de Estocolmo, Suecia.  
**Fuente:** <http://www.oaklandairport.com/destinations/gamla-stan/>



**Figura 7:** Esquema de movilidad en pirámide invertida.  
**Fuente:** Plan Integral de Movilidad de la Municipalidad de Santiago.

### 1.2.2 Modos de transporte

Existe un nexo fundamental entre ciudad y transporte que se enfoca en la distribución de actividades y personas en el territorio.

Según Gutiérrez (2013) el transporte es el vector que realiza el desplazamiento, este centra el interés en los medios que permiten dicho desplazamiento.

El reto de la movilidad está en fomentar los medios de transporte sostenibles y frenar el uso del vehículo particular motorizado para poder disminuir congestiones y priorizar el transporte público en las ciudades.

Para el estudio de las distintas formas de movilidad existentes se les privilegia según su sostenibilidad y costos, quedando definidas de la siguiente manera:

- a) Peatón.
- b) Bicicleta.
- c) Transporte público.
  - Autobuses y minibuses
  - Tranvía
  - Metro
  - Ferrocarril
- d) Transporte de carga
- e) Vehículos particulares motorizados.
  - Automóvil
  - Motocicleta

La calidad que presenten los modos de transporte indica las condiciones a las que se enfrenta el ciudadano común en el disfrute y acceso a los servicios

Para valorar la eficiencia de un modo de transporte es importante tomar en cuenta variables como el consumo de recursos naturales no renovables, el volumen de contaminantes emitidos a la atmósfera, al agua y al suelo, la seguridad para la población, la extensión de suelo ocupado por las infraestructuras y los modos de transporte.

Todo aquello que se mueve en la ciudad transportando elementos materiales o personas sea a través de un modo privado o público, individual o colectivo lo hace usando la vialidad pública por lo que cualquier cosa que suceda en torno a alguno de esos elementos afecta al conjunto.

En definitiva, como afirma Maddison (1996) un modo de transporte es eficaz si es sostenible en el tiempo desde parámetros ambientales y sociales.

La figura 7 muestra la pirámide invertida del transporte, en la que se da prioridad a los modos de transporte más sostenibles.

### a) Peatón

Según la guía para preparar planes de movilidad peatonal de la *Road Transportation Authority* (RTA, 2002), un peatón es cualquier persona que camina, incluyendo las personas que andan en sillas de ruedas motorizadas o no motorizadas, que no pueden viajar a más de 10 km/h a nivel del piso; personas que empujan sillas de ruedas y personas con o sobre artefactos de recreación o juguetes con ruedas. En general se puede decir que un peatón es toda persona que se desplaza sin el uso del vehículo.

Fomentar los desplazamientos a pie es una de las mejores alternativas de transporte en la búsqueda de una movilidad sostenible, es por ello que en general se ha evidenciado un aumento de los viajes peatonales debido a la concientización de las personas sobre las ventajas de caminar, pues ayuda a mejorar la salud de las personas, son más económicos y en general las ciudades que los promueven mejoran su calidad de vida (fig. 8).

Es así que, algunas ciudades reconocen los sistemas peatonales como ejes fundamentales de su desarrollo, incluso realizan planes específicos de movilidad peatonal, otras los incluyen dentro de los planes de movilidad pero existen también muchas otras que aún no los conciben dentro de su planeación.

### b) Bicicleta

La bicicleta es un medio no contaminante que aprueba todos los estándares de calidad y sus impactos en su mayoría son descartables.

Es un modo de transporte útil para viajar distancias cortas a medias (5 km en promedio) en comparación con el transporte público que permite viajar largas distancias. Como consecuencia de ello, en varias ocasiones se ha considerado a la bicicleta como un medio integrado a otros sistemas, pues de esta manera las personas podrían realizar viajes largos de puerta a puerta sin usar vehículos privados. Otorgándole así un papel complementario a la bicicleta.

En síntesis la bicicleta es un modo de transporte no contaminante, económico, eficiente, versátil y que funciona de manera correcta en especial combinado con otros modos, es por ello que en distintas ciudades incluso se están implementando estrategias que ofrecen a la comunidad el alquiler gratuito de bicicletas (fig. 9) con el objetivo final de perfilar a la bicicleta como una alternativa importante dentro de los modos de transporte pues esta descongestiona vías, disminuye las emisiones de dióxido de carbono y mejora la salud y la calidad de vida de los habitantes.



**Figura 8:** La peatonal. Córdoba, Argentina.

**Fuente:** <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/07/07/zonas-30-lamedidaquelesdevuelve-las-calles-a-los-peatones/>



**Figura 9:** Sistema de transporte público de bicicletas en Buenos Aires, Argentina.

**Fuente:** <http://ecobici.buenosaires.gob.ar/sistema-de-transporte-publico-en-bicicletas/>



**Figura 10:** Tranvía en Hong Kong, ciudad con uno de los mejores sistemas de transporte público del mundo.

**Fuente:** <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38927134>



**Figura 11:** Metro de Londres, el más antiguo del mundo.

**Fuente:** <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/09/11/los-11-mejores-sistemas-de-metro-del-mundo/digital-image/>

### c) Transporte público

El transporte público es una herramienta fundamental para solucionar los problemas de movilización y lograr una ciudad eficiente y equitativa. Como menciona Pardo (2009) es más eficiente que el transporte privado motorizado en términos de pasajeros transportados por unidad de espacio, consumo energético e impactos ambientales.

Además, son sistemas de transportación que operan con rutas fijas y horarios predeterminados.

El transporte público incluye diversos medios dentro de los cuales se pueden mencionar los autobuses y minibuses, tranvía, metro, ferrocarriles, taxis.

Los autobuses y minibuses son sistemas de transporte en superficie, bajo conducción manual y en carretera. No disponen de una infraestructura de soporte exclusiva sino que la comparten con otros medios de transporte. A mayor tamaño, mayor capacidad y mayor consumo energético.

El tranvía es un ferrocarril de superficie, de carácter urbano y metropolitano. Puede presentar tramos de plataforma reservada.

Es un medio que debería potenciarse para ciertos trayectos donde existe una demanda que no alcanza la necesaria del metro pero supera la que un servicio de autobuses puede ofrecer con calidad. (fig. 10)

El metro es un ferrocarril subterráneo de carácter urbano y metropolitano, con infraestructura de soporte exclusiva. Constituye el modo de transporte más utilizado en muchas ciudades de gran extensión. (fig. 11)

La exclusividad de su infraestructura de soporte le permite ser considerado un sistema eficiente, pero que se vuelve rentable solo a partir de importantes densidades de población.

El ferrocarril se caracteriza por ser un medio ferroviario guiado, dispone de una infraestructura de soporte exclusiva.

Resulta idóneo para el transporte en grandes áreas metropolitanas debido a la gran capacidad de viajeros que puede transportar permitiendo así rápidos desplazamientos de grandes masas de población. Es el mayor de los transportes públicos.

El taxi ofrece un servicio puerta a puerta a los usuarios pues se ajusta a los deseos de movilidad de cada cliente. De acuerdo a la capacidad del vehículo, los taxis pueden ser desde moto-taxis hasta minivans. Cuando un viajero decide desplazarse en taxi además de utilizar un vehículo, consume energía, y hace uso de la infraestructura lo que resulta desfavorable; es por ello que en muchas ciudades para disminuir el impacto se han implementado servicios en donde un usuario puede compartir su recorrido con otros para reducir costos, y efectos negativos en la ciudad.



#### d) Transporte de carga

Dentro del transporte de carga y movilidad de mercancías están las camionetas y en su mayoría camiones, los cuales contribuyen considerablemente a la contaminación aérea, emisiones de ruido y congestión de tráfico. En comparación con el transporte de pasajeros, también genera retos adicionales pues la operación de transporte de carga principalmente pertenece al sector privado.

Como menciona Herzog (2011) el tráfico de bienes representa una parte considerable del volumen de tráfico urbano. Causando entre el 20 y 40% de las emisiones de CO<sub>2</sub> (fig.12).

En algunas grandes ciudades, se han implementado terminales públicos de transporte de carga, además se han impuesto ciertas prohibiciones para reducir la congestión en infraestructura de vías durante horas punta.

#### e) Vehículos particulares

Son vehículos que funcionan con motores de combustión y con energía fósil de forma prácticamente mayoritaria. En su circulación urbana comparten calzada junto a otros medios de transporte. Bajo esta denominación nos referimos a los automóviles y motocicletas.

El automóvil es considerado un medio de transporte eficaz pero para recorridos muy específicos, para determinadas tareas o trabajos donde se deben transportar objetos pesados, personas con problemas de

movilidad, o cuando resulta necesaria una mayor rapidez, en casos de emergencia por ejemplo.

Si el empleo del automóvil se produce para trayectos rutinarios con una gran demanda de población deja de ser eficaz para convertirse en un gran problema.

Por tanto, el automóvil es un medio de transporte que debe limitarse si se quiere recuperar la calidad de vida de las ciudades, pues al tiempo se mejora la movilidad y se la hace más sostenible.

Las motos se han convertido en un modo masivo de transporte en varias ciudades por el ahorro de tiempo de este transporte, pues resulta significativamente más rápida que otros medios en un contexto de congestión de tráfico (fig.13).

Como consecuencia de ello, incluso en algunas ciudades se han creado planes para impulsar el uso de la motocicleta como el Plan estratégico de la moto 2011-2018 en Barcelona. Pero, esta política de movilidad es rechazada por muchos otros países que aseguran que el uso de la motocicleta no genera un modelo de movilidad verdaderamente sostenible, segura ni saludable debido a la gran contaminación que estas provocan así como los riesgos y conflictos en las vías debido a la falta de una estructura específica para motociclistas en las ciudades.



**Figura 12:** Calle congestionada por camiones de carga en Pune, India.

**Fuente:** [http://www.cleanairinstitute.org/download/1g\\_urbanfreight\\_span\\_03.pdf](http://www.cleanairinstitute.org/download/1g_urbanfreight_span_03.pdf)



**Figura 13:** Calles congestionadas en Yakarta, Indonesia.

**Fuente:** <https://es.insider.pro/lifestyle/2015-12-19/los-peores-atascos-de-todo-el-mundo/>



**Figura 14:** Mujeres usando el transporte público.  
**Fuente:**<https://pixabay.com/es/mujer-reflexion-metro-mujeres-niña-2789937/>



**Figura 15:** Vagones exclusivos para mujeres en el metro de la ciudad de México, el menos seguro en América Latina.  
**Fuente:**<http://www.elmostrador.cl/braga/2017/10/24/vagones-exclusivos-para-mujeres-la-medida-contra-el-acoso-en-el-metro-que-genera-controversia/>

### 1.2.3 Género y movilidad

Greed (2005) describe el género como la categoría analítica que se utiliza para estudiar los roles y relaciones desiguales de poder entre hombres y mujeres.

En este contexto dentro de género y movilidad, resultaría erróneo seguir concibiendo al peatón, pasajero o conductor como un sujeto universal. El género es uno de los aspectos que implica importantes diferencias en el modo en que se vive, percibe y desarrolla la movilidad.

Cresswell y Uteng (2008) afirman que es necesario entender la movilidad desde el movimiento físico así como también los significados de estos movimientos, las experiencias que devienen de esas prácticas y el potencial para llevar a cabo esos movimientos, estos últimos generalmente tienen implicancias de género.

Al pensar en las relaciones de género y ciudad generalmente se suele recurrir a las series antagónicas casa-privado-femenino y calle-público-masculino, siendo esta una oposición clásica del pensamiento occidental y que supone que el espacio público de la ciudad es peligroso física y moralmente para una mujer; pero la experiencia cotidiana de las mujeres no se circunscribe necesariamente al ámbito de la casa, ni el de los varones al ámbito de la calle.

Es cierto que a la mujer mayoritariamente se le asigna el trabajo doméstico, de las compras, el mantenimiento de la vivienda, el cuidado de

los hijos, pero todas estas actividades traen implícita su movilidad cotidiana, la misma que no se reduce a un movimiento sino que remite a una práctica social que según Segura (2014) involucra dimensiones espacio-temporales, corporales, interaccionales, simbólicas y afectivas desigualmente vividas por este género.

En efecto, como indica Millares (2012) los estudios de movilidad reflejan que las mujeres tienen diferentes patrones de movilidad que los hombres, y que utilizan en mayor medida el transporte público (fig.14) o sus desplazamientos son a pie, hacen viajes más cortos y en tiempos más variados, siempre tienen varios proyectos actuando simultáneamente pero a pesar de ello el transporte público a menudo no responde a sus necesidades y la inseguridad y violencia están presentes siempre en sus desplazamientos por las calles.

En esta línea, según postula Morrel (1998) se ha documentado empíricamente que el miedo a la violencia es uno de los factores que mayor afluencia tiene en la movilidad de las mujeres, su caso es especialmente sensible. El transporte público todavía es un espacio en donde aún no se aborda el acoso y abuso sexual como expresión de la violencia de género.

La aglomeración por ejemplo en los medios de transporte público se percibe como una situación potencial de riesgo que se convierte en un factor de inseguridad para las mujeres, debido a que facilita formas de violencia sexual por la cercanía excesiva entre personas.



La violencia sexual constituye un obstáculo para la accesibilidad en igualdad de condiciones en los sistemas de movilidad.

Esto trae consigo la reducción de las mujeres respecto a la utilización de ciertos lugares públicos y con ello limitan su movilidad a causa del temor, lo que implica la búsqueda de alternativas con trayectos más largos y costosos, cambios en el medio de traslado, por ejemplo caminar para evitar el uso del transporte público o en circunstancias más extremas el uso del vehículo privado u otros medios; es así como la inseguridad de las mujeres puede llevar a cambiar las rutinas de movilidad e incluso los medios de transporte que se eligen.

Como consecuencia de ello, algunos países han optado por restringir zonas del transporte público para el uso exclusivo de las mujeres por ejemplo mediante la implementación de vagones únicamente para ellas, pues esto les ayuda a disminuir la percepción de inseguridad (fig. 15)

El cambio estaría guiado a transformaciones a nivel cultural, de actitudes y de comportamientos por parte del género masculino, pues la violencia a las mujeres constituye sin duda un obstáculo para la equidad en la accesibilidad a los sistemas de movilidad, siendo los medios de transporte piezas fundamentales en la reproducción de la distribución desigual de movilidad para el género femenino.

### 1.3 Formas de urbanizar

Si bien el crecimiento poblacional a nivel mundial es un factor que incide en el comportamiento de las ciudades, estas deberán afrontar los diferentes desafíos de urbanización como es la demanda de viviendas para albergar a los nuevos habitantes. Para ello se pueden considerar algunas alternativas como la densificación de los centros urbanos reutilizando el territorio, o la implementación de nuevos desarrollos en las periferias, dando como resultado una extensión del suelo que en algunos casos es mayoritaria al incremento de la población.

Para satisfacer las demandas de vivienda, el sector inmobiliario ha optado por la implementación de nuevas formas de urbanizar el territorio, dando lugar a fraccionamientos del suelo y unidades de vivienda bajo el régimen de propiedad horizontal.

Particularmente en el Ecuador a pesar de que ya se pueden encontrar estas formas de urbanizar aún no existe una definición específica para cada una de ellas en el país. Por lo que para este estudio se hará uso de los términos “condominios horizontales, condominios verticales y urbanizaciones”, ya que estos son de fácil interpretación para la población en general.

Así mismo cabe destacar que la Ley reformativa a la ley de Propiedad Horizontal, (LPH), 2011, fue creada con el fin de densificar la vivienda en desarrollos verticales, evitando el fraccionamiento excesivo del suelo; esta fue mal concebida por los constructores dando lugar en mayor porcentaje a la conformación de los condominios en desarrollo horizontal.

De igual manera ocurre con las urbanizaciones, ya que no existe una ley específica para su creación a pesar de que en la Constitución de la República del Ecuador (2008), el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, (COOTAD), 2012 y en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, (LOOTUGS), 2016, se han descrito algunos artículos que han sido mal interpretados por el sector inmobiliario para propiciar la construcción de estas.

En la tabla 2 se desarrollan las diferencias entre las distintas formas de urbanizar antes mencionadas con respecto al marco jurídico existente en el Ecuador.



Formas de urbanizar	Artículos de la ley según el marco jurídico del Ecuador	Diferencias
Condominios en desarrollo horizontal y vertical	<p>-“En cuanto a las casas o villas de los conjuntos residenciales, cuando sean independientes y tengan salida a una vía u otro espacio público directamente o a un espacio condominial conectado y accesible desde un espacio público, podrán pertenecer a distintos propietario por lo que, existirán: terrenos de propiedad exclusiva y terrenos condominiales-”, (LPH, Artículo 1)</p> <p>-“Cada propietario será dueño exclusivo de su piso, departamento o local y condómino en los bienes destinados al uso común de los copropietarios del condominio inmobiliario”. (LPH, Artículo 2)</p> <p>-“El derecho de cada propietario sobre el valor de los bienes comunes será proporcional al valor del piso, departamento o local de su dominio. Los derechos de cada propietario en los bienes comunes, son inseparables del dominio, uso y goce de su respectivo departamento, piso o local”. (LPH, Artículo 4)</p> <p>-“Terminada la construcción de un condominio inmobiliario, se protocolizará, luego del Registro Catastral, en una de las notarías del cantón, un plano general que establezca con claridad los terrenos y espacios construidos condominiales y los terrenos y espacios construidos de propiedad exclusiva. Se inscribirá una copia en el Registro de la Propiedad, en un libro especial que se llevará para el efecto”. (LPH, Artículo 10)</p> <p>-“Los copropietarios de un inmueble constituido en condominio o declarado en propiedad horizontal, deberán dictar un reglamento interno en el que se establecerán los Órganos de Administración y de Control del inmueble constituido en condominio o declarado en propiedad horizontal”. (LPH, Artículo 32)</p>	<p>-Los usuarios son copropietarios del lote.</p> <p>-Se individualiza el lote.</p> <p>-La vía es de carácter privado.</p> <p>-No existe entrega de cesión gratuita del suelo al GAD correspondiente.</p>
Urbanizaciones	<p>-“En cualquier división o fraccionamiento de suelo rural de expansión urbana, o suelo urbano, exigirá que el propietario dote a los predios resultantes de infraestructura básica y vías de acceso, los que serán entregados al Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano”. (COOTAD, Artículo 470)</p> <p>-“En las subdivisiones y fraccionamientos sujetos o derivados de una autorización administrativa de urbanización, el urbanizador deberá realizar las obras de urbanización, habilitación de vías, áreas verdes y comunitarias, y dichas áreas deberán ser entregadas, por una sola vez, en forma de cesión gratuita y obligatoria al Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano, como bienes de dominio y uso público. Se entregará como mínimo el 15% calculado del área útil urbanizable del terreno o predio a urbanizar en calidad de áreas verdes y equipamiento comunitario, destinado exclusivamente para áreas verdes al menos el 50% de la superficie entregada... La entrega de áreas verdes, comunitarias y de vías no excederá del 35% del área útil urbanizable del terreno o predio”(COOTAD, Artículo 424)</p>	<p>-Los usuarios son propietarios del lote.</p> <p>-Se fracciona el lote.</p> <p>-La vía es de carácter público.</p> <p>-Existe entrega de cesión gratuita del suelo al GAD correspondiente.</p>

**Tabla 2:** Diferenciación entre condominios horizontales, verticales y urbanizaciones.

**Fuente:** Ley reformativa a la ley de Propiedad Horizontal, 2011 y Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2012.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

### 1.3.1 Condominios horizontales

Según Hidalgo (2015) se denomina condominio al grupo de viviendas que poseen ingresos controlados, además de otros tipos de vigilancia que pueden ser permanentes, todos ellos son regulados por los habitantes del lugar.

Los condominios horizontales están constituidos por viviendas unifamiliares que dependiendo del nivel socio – económico de sus ocupantes, la implantación de las edificaciones podrá ser de tipo pareada o continúa con o sin retiros frontales y calles de acceso privativo.

Es común que algunos de estos conjuntos residenciales sean construidos por el Estado y sean destinados para familias de recursos económicos medio - bajos y bajos, además de otorgarles planes de financiamiento para su posesión.

Por otra parte el predominio de condominios horizontales destinados para grupos medios y altos fuera de las áreas urbanas es la transformación más evidente en ciudades latinoamericanas, ya que ha afectado su estructura espacial. En la actualidad es notable observar que muchos de estos se edifican en las proximidades de barrios pobres, en donde el costo del suelo es bajo; modificando su entorno inmediato debido a la privatización del espacio público como resultado de sus elevados muros, rejas electrificadas y en algunos casos guardias armados.

#### Condominio horizontal Magnolia

El conjunto residencial cuenta con 30 casas, de las cuales 17 son de tipo A y poseen tres pisos, mientras que las otras 13 son de tipo B de cuatro; además incluye espacios comunes como áreas verdes, área recreativa con piscina y gimnasio, así como una sala de copropietarios.

Se encuentra ubicado entre los valles de Cumbayá y Tumbaco, cerca de la Ruta Viva, esta es una de las vías principales de tránsito para el ingreso a la ciudad de Quito. (Ruta Viva, km. 6), (fig.18,19,20).

Debido a su localización los usuarios de estas instalaciones deben trasladarse en vehículo privado a sus diferentes destinos, ya que el equipamiento más cercano se encuentra entre 10 y 15 minutos usando transporte motorizado, por lo que se vuelven dependientes del mismo. No obstante si bien existen espacios de uso común al interior del condominio, estos no satisfacen todas las necesidades de sus habitantes, por lo que es necesario su diario desplazamiento.

De igual manera no existe la infraestructura apropiada para el peatón en los exteriores del condominio, únicamente en su interior; de igual manera al estar apartado lo vuelve inseguro, es por ello que las caminatas por fuera del conjunto son escasas.



**Figura 16:** Condominio horizontal Magnolia, acceso.  
**Fuente:**<http://www.usconstructores.com/magnolia/>



**Figura 17:** Condominio horizontal Magnolia, perspectiva 1.  
**Fuente:**<http://www.usconstructores.com/magnolia/>



**Figura 18:** Condominio horizontal Magnolia, perspectiva 2.  
**Fuente:**<http://www.usconstructores.com/magnolia/>



**Figura 19:** Condominio vertical Yoo Cumbayá, vista aérea.  
**Fuente:** <http://www.yoocumbaya.com/es/>



**Figura 20:** Condominio vertical Yoo Cumbayá, camineras.  
**Fuente:** <http://www.yoocumbaya.com/es/>



**Figura 21:** Condominio vertical Yoo Cumbayá, área social.  
**Fuente:** <http://www.yoocumbaya.com/es/>

### 1.3.2 Condominios verticales

Los condominios verticales o también llamados edificios de departamentos tal como dijo Trejo (2016) se configuran bajo el régimen de propiedad en condominio debido a que poseen una área en particular además de compartir espacios de uso común como los de circulación, salas de reuniones y zonas de servicio. A cada uno de los condóminos le pertenece una determinada porción del suelo que no es medible físicamente, pero es proporcional al costo del suelo y de los espacios comunes, tomando como punto de partida las áreas privadas de cada uno de ellos.

La diferenciación entre condominios verticales y condominios horizontales está en que presentan distintos procesos en su forma de habitar, como es el caso de la densificación en las edificaciones en altura, y los cambios en la matriz social dependiendo del contexto en donde se emplacen; para ello influirá también las preferencias de cada residente.

De cierto modo los edificios de departamentos representan la fragmentación del espacio interior de las ciudades, ya que el lugar en el que se sitúan se conforma de manera privativa, por lo que sus habitantes están excluidos del exterior y viceversa. Ahora bien estos no necesariamente se ubican en el área urbana de las ciudades, muchos de ellos se encuentran en las periferias y pueden estar asentados en áreas iguales a una hectárea o a veces en superficies menores.

### Condominio vertical Yoo Cumbayá

El emprendimiento inmobiliario está destinado para brindar un uso mixto, ya que combina la existencia de oficinas y departamentos de vivienda, cada uno de ellos independientes, con accesos privados y áreas delimitadas. Es posible encontrar departamentos con uno, dos y tres dormitorios, algunos con terraza privada en la azotea.

Así mismo el proyecto cuenta con espacios como spa, sala de eventos, piscina, gimnasio, bar, cine, cuarto de juegos, áreas verdes y guardería; que si bien son zonas comunales, el uso de ciertos de ellos implica un costo adicional.

En cuanto a su emplazamiento, el condominio está ubicado en el valle de Cumbayá en la Av. Pampite y Simón Valenzuela junto a la Comarca y cercano a la Universidad San Francisco de Quito (fig. 19,20,21).

Si bien algunos de sus usuarios trabajan en las cercanías del lugar, otros realizan sus labores diarias en la ciudad de Quito, por lo que todos sus desplazamientos diarios están asociados con el uso del vehículo privado, en este caso en particular, ya que el conjunto residencial está vinculado para personas de recursos económicos altos y medio - altos.



### 1.3.3 Urbanizaciones

Se entiende por urbanización cerrada a los espacios destinados a albergar áreas residenciales, en los cuales exista como mínimo dos viviendas separadas físicamente, en Janoschka y Glasze (2003) se habla de la configuración de espacios privativos, inaccesibles para el público en general, en los cuales se evidencia la presencia de barreras físicas tales como muros robustos, rejas, y accesos vigilados, que si bien dan la sensación de seguridad a sus usuarios, no siempre es real; además incluyen la existencia de zonas de uso comunal y una organización vecinal entre sus residentes.

Las urbanizaciones están constituidas por viviendas unifamiliares de superficie variable y de baja altura, es por ello que son zonas de baja densidad consumidoras de suelo, que en su mayoría suelen localizarse en la periferia de las ciudades, contiguas a espacios con extensas áreas verdes, buenas condiciones ambientales y una alta calidad paisajística.

Por consiguiente modifican su entorno, promoviendo mejoras en las infraestructuras de servicios que de alguna manera eran limitadas o inexistentes. A su vez, promueven la implementación y mejoramiento de las redes viales que conectan diferentes zonas de la ciudad. De esta manera, Malizia (2015) plantea que el imposibilitar el uso común de calles y parques hace evidente la confrontación entre lo que se considera espacio público y privado.

#### Urbanización La Vieja Hacienda

El área residencial está comprendida por 79 lotes, cada uno de ellos posee un área mínima de 1000 m<sup>2</sup>, de igual manera, las edificaciones existentes son viviendas unifamiliares de dos pisos de altura.

De igual manera al interior del conjunto se pueden encontrar espacios comunales como amplias áreas verdes, camineras y calles adoquinadas. La urbanización está emplazada en el valle de Cumbayá, en la Av. Pampite y la vía Acuario (fig. 22,23,24).

Dependiendo de la ubicación del sitio de trabajo de los residentes del lugar, estos necesariamente deberán realizar frecuentes viajes hasta la ciudad para realizar sus actividades diarias, estos desplazamientos toman alrededor de 30 o 40 minutos en vehículo privado dependiendo de la hora.

Por otro lado los traslados a pie en los exteriores de la urbanización no cuentan con la infraestructura adecuada, y dan la sensación de inseguridad al estar limitadas por grandes muros cercados poco iluminados.



**Figura 22:** Urbanización La Vieja Hacienda, acceso.

**Fuente:** <https://es.slideshare.net/utpl/arteaga-jcome-97-2003/>



**Figura 23:** Urbanización La Vieja Hacienda, camineras.

**Fuente:** <https://es.slideshare.net/utpl/arteaga-jcome-97-2003/>



**Figura 24:** Urbanización La Vieja Hacienda, acceso 2.

**Fuente:** <https://es.slideshare.net/utpl/arteaga-jcome-97-2003/>



**Figura 25:** Condominio horizontal Las Praderas de Bemani, Cuenca.  
**Fuente:** Grupo de trabajo

## 1.4 Conclusiones

Actualmente la ciudad compacta tradicional se ha disuelto para convertirse en una ciudad dispersa y fragmentada es por ello que se deben plantear medidas que limiten las ciudades dispersas, pues estas consumen más recursos y contaminan más que los espacios urbanos densos; las ciudades deben estar guiadas por crecer como ciudades compactas.

Las ciudades pretenden conseguir una movilidad sostenible para sus habitantes, esto principalmente se basa en evitar grandes distancias y largos tiempos empleados en los desplazamientos, para prevenir esto además de ser una ciudad compacta se deben conseguir ciudades que garanticen transportes públicos eficientes y que aseguren también la presencia femenina en los mismos en donde no exista discriminación ni abuso de género.

Es necesario combatir con los emprendimientos inmobiliarios que existen en nuestro país y que pretenden emplazar sus proyectos en zonas alejadas de las centralidades de las ciudades pues lo que provocan son los desplazamientos diarios asociados únicamente con el auto privado.





# 2

## CAPÍTULO

# 2 Cuenca como caso de estudio

“Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada uno de sus habitantes, sólo porque, y solo cuando, son creadas para todos”

-Jane Jacobs-

<b>2.1</b>	<b>Crecimiento de la ciudad de cuenca</b>	<b>37</b>
2.1.1	Cenca de ciudad compacta a ciudad dispersa	37
2.1.2	Cuenca y su crecimiento a partir de 1950	41
2.1.3	Periurbano de Cuenca	43
<b>2.2</b>	<b>Condominios y urbanizaciones en Cuenca</b>	<b>44</b>
2.2.1	Condominios y urbanizaciones en el área urbana de Cuenca	45
2.2.2	Condominios y urbanizaciones en el área periurbana de Cuenca	61
<b>2.3</b>	<b>Selección de casos</b>	<b>77</b>
2.3.1	Área de aplicación de las metodologías	77
2.3.2	Selección de casos en el área urbana	78
2.3.3	Selección de casos en el periurbano	79
<b>2.4</b>	<b>Conclusiones</b>	<b>80</b>





## 2.1 Crecimiento de la ciudad de Cuenca

Originalmente la ciudad de Cuenca se caracterizaba por su compacidad y por la alta calidad de vida de sus habitantes, logrando con ello menores desplazamientos y un mejor aprovechamiento del suelo urbano.

A partir del año 1950, la ciudad atraviesa un periodo de transición debido a la incorporación del automóvil, al periodo de industrialización del país y el boom petrolero; lo que provocó una descentralización del centro histórico hasta llegar a ocupar incluso suelo rural.

Actualmente la ciudad sigue sufriendo un proceso de expansión innecesario, trayendo consigo múltiples afecciones como la ocupación de suelo agrícola para atravesar procesos de urbanización, alto consumo energético debido a los grandes desplazamientos. Llegando a crearse incluso nuevas centralidades en la periferia en donde se han incorporado un alto número de condominios y urbanizaciones las mismas que además demandan una dotación de servicios e infraestructura innecesaria, las mismas que inducen a un estudio más profundo.

### 2.1.1 Cuenca de ciudad compacta a ciudad dispersa

La ciudad de Cuenca fue fundada bajo el nombre de Santa Ana de los Cuatro Ríos de Cuenca el 12 de abril de 1557.

Sus primeros trazados en torno a la plaza central fueron en damero y con manzanas de 84 metros de lado. Para el año de 1850 la ciudad alcanza un importante nivel económico debido a la exportación de sombreros de paja toquilla, la misma que hasta el año 1950 fue la principal actividad de la provincia del Azuay. Según Carpio (1979) y Jaramillo (1982) este auge económico provocó también que la ciudad experimente un fuerte crecimiento hacia los cuatro lados de su núcleo urbano.

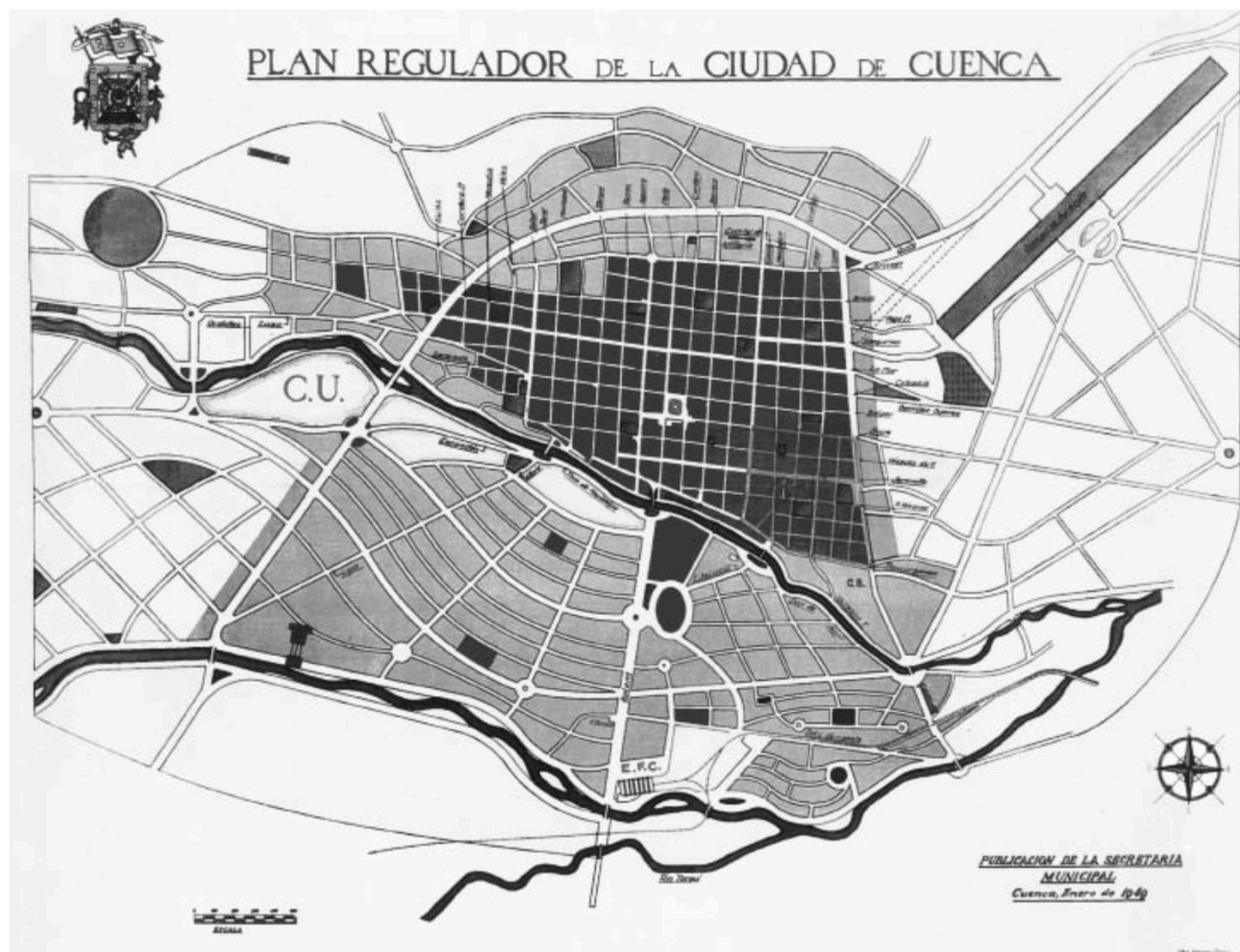
En los años 1930-1940 el municipio ecuatoriano se convierte en el responsable del manejo del ambiente urbano, es así como a finales de la década de los cuarenta se elabora el anteproyecto del primer Plan Regulador bajo el cargo del Arquitecto Gilberto Gatto Sobral, cuya proyección fue de 50 años.

El plan reúne algunos principios como la zonificación, la racionalización, la higienización y la valoración económica, dividiendo a la ciudad en diferentes zonas: comercial, industrial, cinturón agrícola y cinco zonas residenciales. Sin embargo no fue posible

aplicar íntegramente todos los principios del Plan porque como menciona Carpio (1979) muchas de las medidas no eran adaptables a la ciudad de Cuenca, además de que se presentaron importantes dificultades para combatir con los intereses particulares (fig. 26).

Para 1960 gran parte de la población del Ecuador reside ya en las ciudades. La exportación de los sombreros decae y empieza un fuerte proceso de industrialización que trae consigo la migración campo-ciudad lo que a su vez provoca movilización diaria, además de la conformación de nuevos asentamientos urbanos periféricos en la ciudad como El Vecino y Totoracocha (fig. 26).

En 1971 se elabora el Plan de Desarrollo Urbano del área Metropolitana de la ciudad de Cuenca y para el año 1982 el Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Cuenca el mismo que según Jaramillo (1982) tuvo como objetivo descentralizar el centro histórico, reforzar nuevos centros urbanos, ocupar el suelo vacante en las zonas consolidadas, proteger los márgenes de los ríos, y controlar el crecimiento sobre los corredores y suelos agrícolas. Posteriormente en la década de los noventa surge la necesidad de controlar el crecimiento urbano, es así que en 1998, el Municipio de Cuenca emite la Ordenanza que Sanciona el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón, la cual establece el límite urbano, así como las normas para la infraestructura y la



**Figura 26:** Mapa del Plan Regulador de la ciudad de Cuenca, 1949. Elaborado por Gilberto Gatto Sobral.  
**Fuente:** <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/752/783>





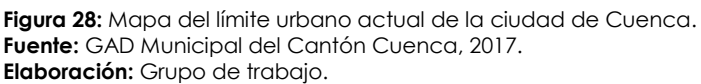
**Figura 27:** La ciudad de Cuenca, fotografía aérea de 1973.  
**Fuente:** <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/752/783>

construcción; la misma que para el año 2003 fue actualizada y reformada.

En el año 2008 la planificación en el Ecuador da un giro con la nueva Constitución y los posteriores Códigos Orgánicos de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y de Planificación y Finanzas Públicas, y el Plan Nacional del Buen Vivir. Como menciona Pauta (2013) "A diferencia de la anterior, la Constitución aprobada en 2008 recupera a la planificación y le otorga un papel decisivo en relación a temas directamente involucrados con el desarrollo humano en el Ecuador, tales son los principios contemplados en ella, el ejercicio de los derechos y los denominados 'regímenes de desarrollo y del buen vivir'".

La actual constitución otorga como principal competencia a los municipios del Ecuador "planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural" (Constitución del Ecuador, 2008). Posterior a ello en enero del 2012 se emitió la ordenanza de aprobación del PDOT para Cuenca. El Plan de Ordenamiento Urbano será un producto posterior al PDOT el mismo que se aprobó en primer debate en febrero del 2015.







Año de censo	Población hab	Año de límite urbano	Fuente del límite urbano	Área bruta ha	Porcentaje del área libre %	Densidad bruta hab/ha
1950	39.983	1946	municipal	288,29	32,89	138,69
1962	60.402	1968	municipal	2.237,30	39,40	27,00
1974	104.470	1974	censal	2.371,00	41,64	45,09
1982	152.406	1982	censal	2.674,99	41,42	56,97
1990	194.981	1990	censal	4.580,21	43,43	42,57
2001	277.374	2001	censal	6.395,99	45,80	43,37
2010	329.928	2010	censal	7.248,23	46,20	45,52

**Tabla 3:** Densidad bruta de la ciudad de Cuenca según año a partir de 1950.

**Fuente:** Hermida, M., Hermida, C., Cabrera, N., & Calle, C. (2015).

**Elaboración:** Grupo de trabajo

### 2.1.2 Cuenca y su crecimiento a partir de 1950

Se entiende por densidad al número de viviendas o habitantes que pueden ser medidos en determinadas áreas. En la ciudad de Cuenca es posible denotar una mayor densidad en comparación con la actualidad hasta antes del año 1950; ya que a partir de esta fecha empieza un período de expansión de la ciudad fuera del casco histórico (tabla 3).

Hasta antes de 1950 el vehículo no tenía mayor incidencia, es por ello que la ciudad mantenía una compacidad adecuada en la que sus habitantes podían realizar actividades de ocio y trabajo sin mayores desplazamientos. Es así que para esa fecha la población de la ciudad era igual a 39.983 habitantes según el Primer Censo Nacional de Población, repartidos en un área de 288,29 hectáreas, dando como resultado una densidad bruta de 138,69 hab/ha.

Los espacios residenciales de la población con recursos económicos altos hasta la década de 1970 eran viviendas que abarcaban desde un cuarto hasta la mitad de una manzana. Por otra parte en los 1980s “el gran aumento del tráfico transformó la calle en una zona conflictiva entre vehículos en movimiento y estacionados y transeúntes; el estrechamiento de aceras para acomodar el caudal del tránsito y el aumento de la polución atmosférica quitó todo placer de andar. La calle era demasiado peligrosa durante el día

para dejar jugar a los niños y era cada vez más difícil utilizarla para fines comunales" Lowder, 2003.

Estas condiciones desfavorables para la vivienda motivaron la desconcentración de la centralidad promovido por los grupos sociales acaudalados, quienes se trasladaron a sus quintas para posteriormente edificar viviendas en amplios lotes con bajas densidades.

La subdivisión de terrenos hizo posible la construcción de edificaciones idénticas en hilera, con pequeños jardines en el frente y patios traseros de servicio, por otro lado no era garantizada la dotación de servicios públicos (fig. 29). A su vez el gobierno central también impulsó la construcción de proyectos inmobiliarios como edificios elaborados con elementos prefabricados de concreto y viviendas con cubierta de calamina; su superficie construida era igual a 29m<sup>2</sup> con 15m<sup>2</sup> destinados a un patio en la parte posterior (fig. 30)

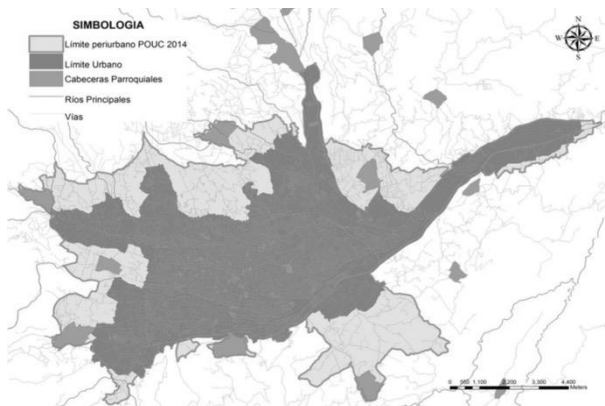
Por el contrario existía un grupo social para el cual era inaccesible la compra de lotes dentro del área urbana de la ciudad por lo que se desplazaron al área rural fuera de los límites en busca de suelo agrícola de bajo costo, en donde la construcción no estaba sujeta al Régimen Municipal, por lo que no era necesario de planos arquitectónicos ni de su aprobación. Esta manera de urbanizar explica cierto grado de densidad en el límite, mientras que dentro del perímetro urbano de la ciudad restan aún lotes sin edificar.



**Figura 29:** Condominio horizontal circundado por campos de maíz, pastos y vías de acceso de tierra.  
**Fuente:** Lowder, S. (2003).



**Figura 30:** Urbanización de los Eucaliptos en construcción, del gobierno del presidente León Febres Cordero.  
**Fuente:** Lowder, S. (2003).



**Figura 31.** Límite periurbano, propuesta del Plan de Ordenamiento Urbano de Cuenca - 2014.

**Fuente.** Cuenca, J. (2015)



**Figura 32.** Crecimientos lineales en Cuenca.

**Fuente.** BID/IDOM Estudio 3. Crecimiento Urbano de Cuenca.

### 2.1.3 Periurbano de Cuenca

El periurbano en la ciudad de Cuenca se ha configurado por diversas situaciones, entre ellas por el avance de la urbanización a lo largo de los ejes de salida de la ciudad o a través de asentamientos difusos de extensas áreas, hasta entonces destinadas a actividades rurales.

Normativamente, a estos territorios se les ha catalogado como área de influencia inmediata. Al respecto, en la Ordenanza de Uso y Ocupación del suelo (2003), se delimita dicha área, la misma que constituirá una zona de transición entre el área urbana y rural del cantón.

Respecto a la población, el 65,6% reside en la ciudad de Cuenca, mientras que el 34,4% en el área rural. El área de influencia que es la que corresponde al periurbano tiene una población aproximada de 55 000 habitantes respecto al último censo del año 2010. En lo que respecta a la densidad se presenta una densidad baja con un promedio de 15 hab/ha en el área periurbana.

En esta área se ha evidenciado claramente la presencia cada vez mayor de edificaciones que alteran y transforman la estructura tradicional del área rural circundante a la ciudad, además de que ha derivado en un creciente aumento de construcciones que no cumplen con la normativa vigente en cuanto a las determinantes de uso y ocupación del suelo.

Posee una compleja trama espacial, con usos de suelo altamente heterogéneos en donde a más de los usos urbanos se identifican también mosaicos de cultivos sobretodo de maíz y fréjol.

Por otra parte el BID, en el estudio 3. Crecimiento Urbano de Cuenca (2014) identifica también como problemática en el periurbano, los crecimientos lineales a lo largo del viario rural, que implica suelos que adquieren la categoría de urbanos sin crear ciudad (fig. 32). Lo cual sumado a la dispersión de las viviendas genera dificultades para la provisión de servicios básicos encareciendo sustancialmente la dotación de la infraestructura, sin embargo, a pesar de esta contradicción, el periurbano de Cuenca presenta altos porcentajes de dotación (88% agua potable, 61% alcantarillado, 98% energía eléctrica) Cuenca (2015).

La realidad en el periurbano es entonces, según Cuenca (2015) un acelerado proceso de ocupación del territorio rural con usos y actividades urbanas que alteran negativamente las condiciones ambientales y productivas, y que generan grandes demandas de atención, derivadas de la supuesta carencia de las dotaciones de servicios públicos, una infraestructura vial insuficiente para atender la alta demanda de viajes en automóvil privado, servicios sociales de educación, salud, recreación y servicios próximos a la vivienda deficientes.



## 2.2 Condominios y urbanizaciones en Cuenca

La aparición de urbanizaciones y condominios en Cuenca constituye un hecho que ha tomado gran importancia durante los últimos años, debido a la fragmentación del espacio que estas ocasionan. Tienen sus causas asociadas a diversos motivos, siendo la búsqueda de la "seguridad" el más común.

Es por ello que para continuar con el avance de esta investigación en el estudio de las formas de urbanizar anteriormente mencionadas; se solicitó información al GAD Municipal de la ciudad de Cuenca, la misma pertenece al sistema digital TAC (Trámites de Áreas históricas y Control Municipal) de la cual se desprende información certera desde agosto del 2013 hasta junio del 2017 debido a la capacidad de soporte que tiene la base de datos que maneja la empresa.

Dentro de los archivos se encontraron unidades a las cuales no se les clasifica según su tipología sino que se les denominaba condominios en general. Estos pertenecientes tanto al área urbana como periurbana de Cuenca.

Para este estudio se vio la necesidad de localizarlas en su parroquia perteneciente y posteriormente clasificarlas según su tipología.

En primera instancia se ordenó considerando la parroquia urbana o rural a la que pertenecían. Posterior a ello, se utilizó un sistema de información geográfica (SIG) para entrelazarlas con las coordenadas provenientes de la base de datos, en donde se encontró que existían claves catastrales duplicadas por lo tanto se realizó una nueva depuración.

Finalmente, con la información analizada se dio la salida a campo cuyo objetivo era comprobar las unidades existentes y clasificarlas en condominios horizontales, condominios verticales o urbanizaciones.

En la inspección visual se pudo notar un gran número de nuevas unidades que no habían sido registradas en el listado municipal, y por el contrario también se encontraron otras que estaban registradas en la base de datos del GAD pero no construidas.

Por otra parte, para el análisis de las distintas formas de urbanizar del área urbana se utilizó la base de datos empleada en el trabajo de titulación de González y Sánchez (2017) con corte al año 2016.

Es así que, el total de unidades que se considerarán para este estudio es de 168 correspondientes al área urbana y 84 al área periurbana, las mismas que son parte del registro de datos de predios aprobados y que se encuentran actualmente construidas.



**Figura 33:** Condominio horizontal, Yanuncay.  
**Fuente:** Grupo de trabajo.



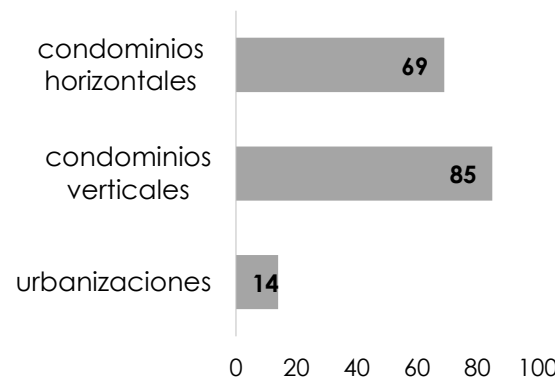
**Figura 34:** Condominio vertical, El Batán.  
**Fuente:** Grupo de trabajo.



**Figura 35:** Urbanización, El Batán.  
**Fuente:** Grupo de trabajo.

Formas de urbanizar	Unidades	Porcentaje
Condominios horizontales	69	41%
Condominios verticales	85	51%
Urbanizaciones	14	8%
<b>Total</b>	<b>168</b>	<b>100%</b>

**Tabla 4:** Número de unidades según formas de urbanizar en el área urbana de la ciudad de Cuenca.  
**Fuente:** González y Sánchez, 2017.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 36:** Porcentaje de unidades según formas de urbanizar en el área urbana de la ciudad de Cuenca.  
**Fuente:** González y Sánchez, 2017.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

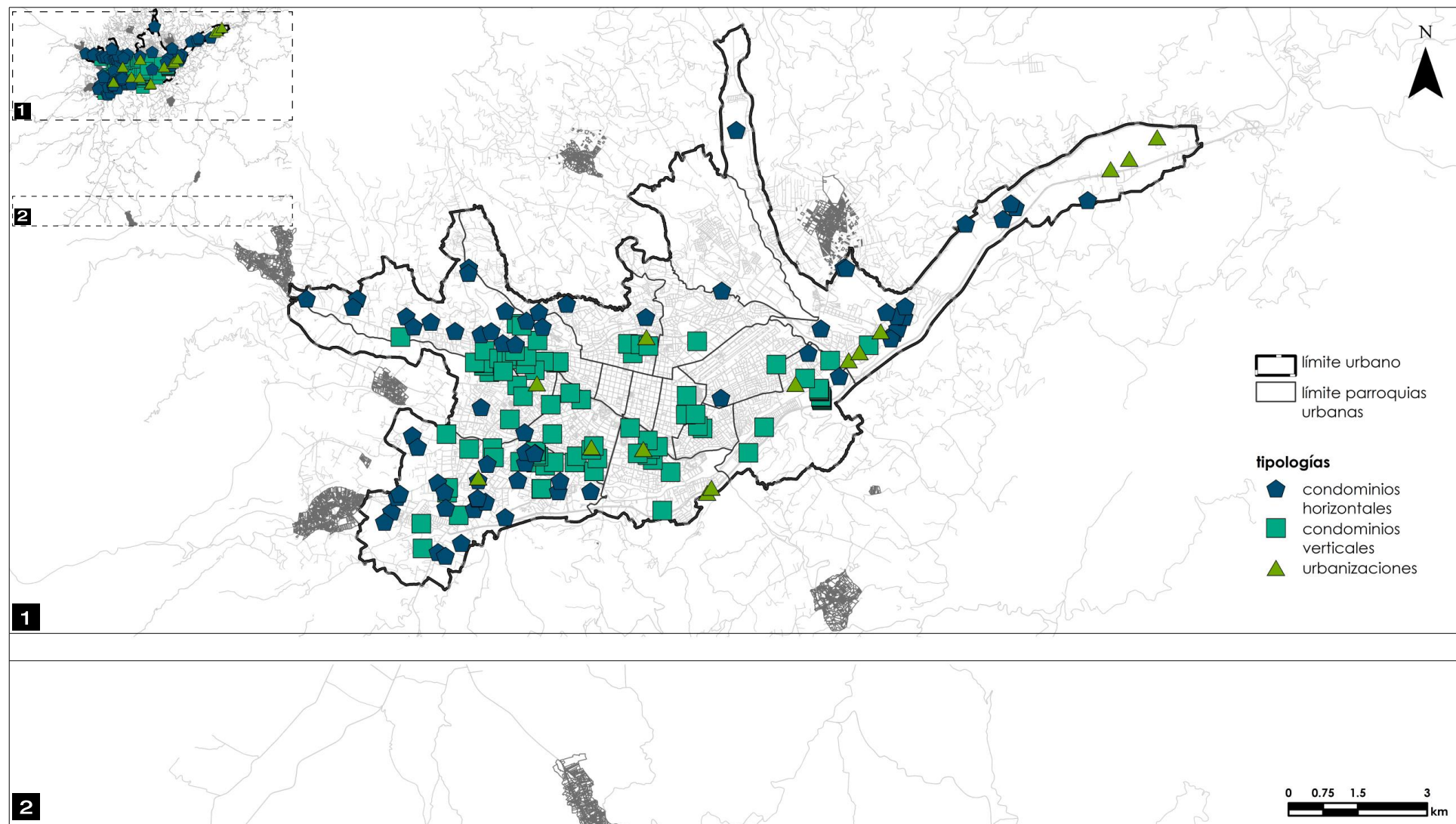
## 2.2.1 Condominios y urbanizaciones en el área urbana de Cuenca

La forma de urbanizar de condominio vertical es la predominante en el área urbana de Cuenca, la misma genera gran concentración de masas con edificaciones en gran altura en algunos casos.

En la tabla 4 se evidencia que aproximadamente la mitad del total de unidades pertenecen a dicha forma de urbanizar con 85 unidades que representan el 51%, estas han venido ganando protagonismo en la ciudad y continúan construyéndose diariamente.

Seguido de ellos están los condominios horizontales con 69 unidades y 41% que también representan un elevado porcentaje respecto al total de formas de urbanizar; y por ultimo las urbanizaciones que presentan 14 unidades y un porcentaje del 8%.





**Figura 37:** Mapa según formas de urbanizar del área urbana.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



Año	Cantidad	Porcentaje
2013	14	20%
<b>2014</b>	<b>25</b>	<b>36%</b>
2015	22	32%
2016	8	12%
2017	-	0%
Total	<b>69</b>	<b>100%</b>

**Tabla 5:** Número de condominios horizontales según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

Año	Cantidad	Porcentaje
2013	3	21%
2014	3	21%
<b>2015</b>	<b>6</b>	<b>44%</b>
2016	2	14%
2017	-	0%
Total	<b>14</b>	<b>100%</b>

**Tabla 7:** Número de urbanizaciones según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

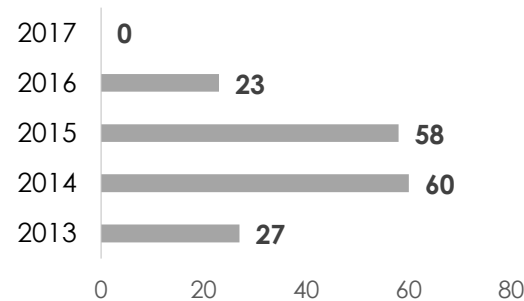
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

Año	Cantidad	Porcentaje
2013	10	12%
<b>2014</b>	<b>32</b>	<b>38%</b>
2015	30	35%
2016	13	15%
2017	-	0%
Total	<b>85</b>	<b>100%</b>

**Tabla 6:** Número de condominios verticales según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



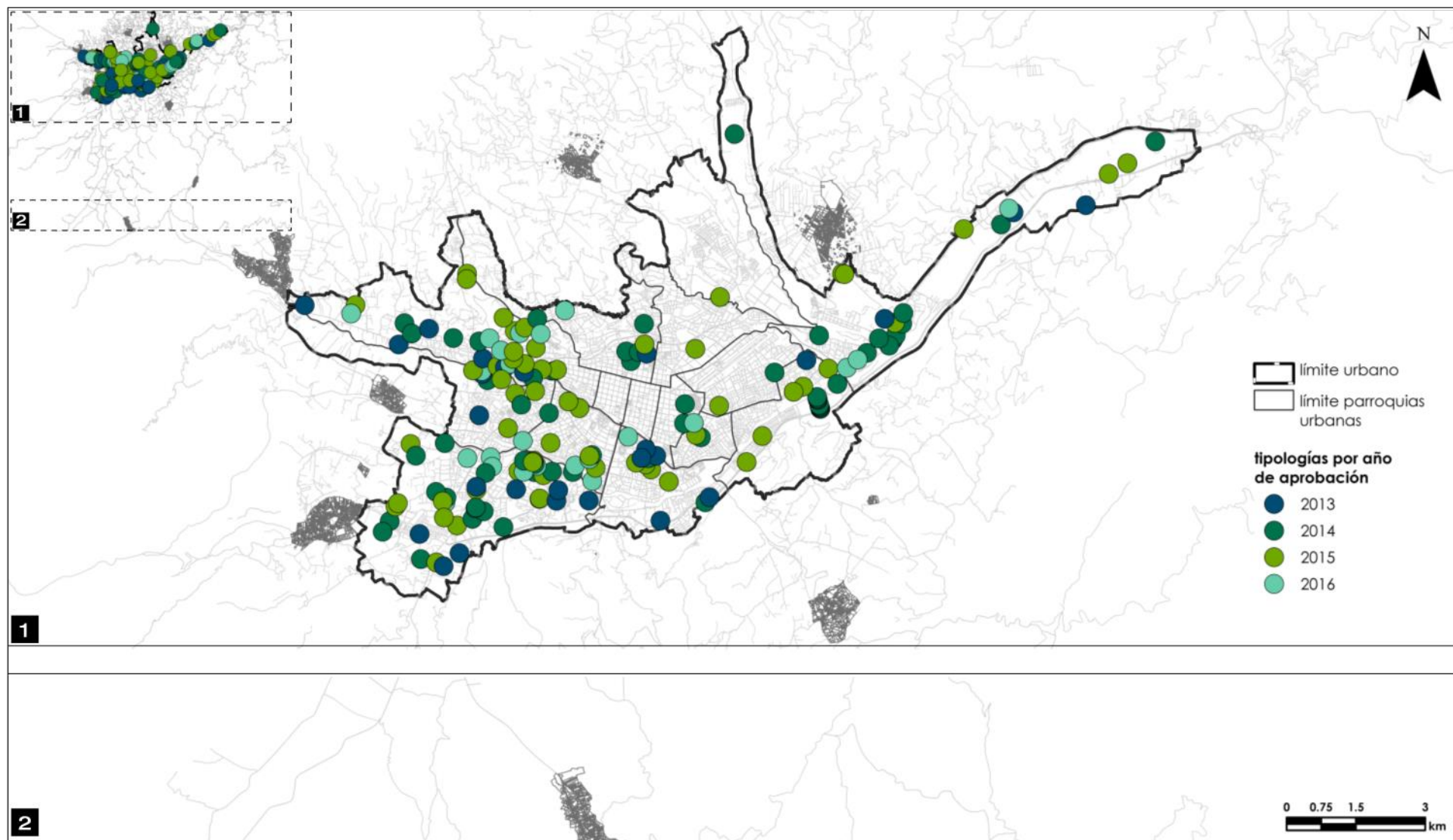
**Figura 38:** Número de condominios y urbanizaciones según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

De acuerdo con la información obtenida por el GAD de Cuenca que registra las unidades aprobadas y construidas dentro del periodo del año 2013 al 2017 correspondientes únicamente al área urbana se puede mencionar que en el año 2014 es cuando existe predominancia de los condominios tanto horizontales como verticales, mientras que las urbanizaciones predominan en su aprobación y construcción en el año 2015.

En general, el crecimiento a través de los años iba aumentando de manera progresiva desde el año 2013 hasta el año 2015, pero para el año 2016 decayó notoriamente en los tres casos (tablas 5, 6, 7).



**Figura 39:** Mapa según formas de urbanizar del área urbana por año de aprobación.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



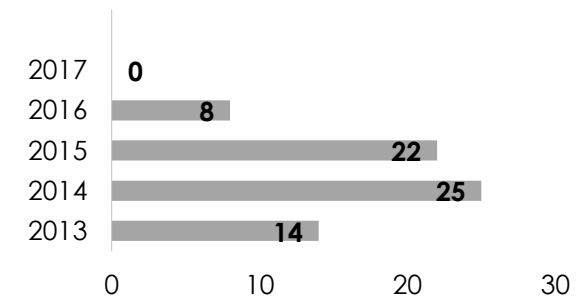


**Figura 40:** Condominio horizontal en la parroquia Yanuncay.  
**Fuente:** Grupo de Trabajo.

#### a) Condominios horizontales del área urbana

En el área urbana de Cuenca la forma de urbanizar *condominios horizontales* es la que ocupa el segundo lugar después de los verticales en términos de predominancia.

Estos se ubican mayormente en la parroquia Yanuncay, en donde se encuentra el 40% aproximadamente de los condominios horizontales existentes. A esta parroquia les siguen Machángara y San Sebastián que también presentan porcentajes considerables (tabla 8).



**Figura 41:** Número de condominios horizontales del área urbana según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

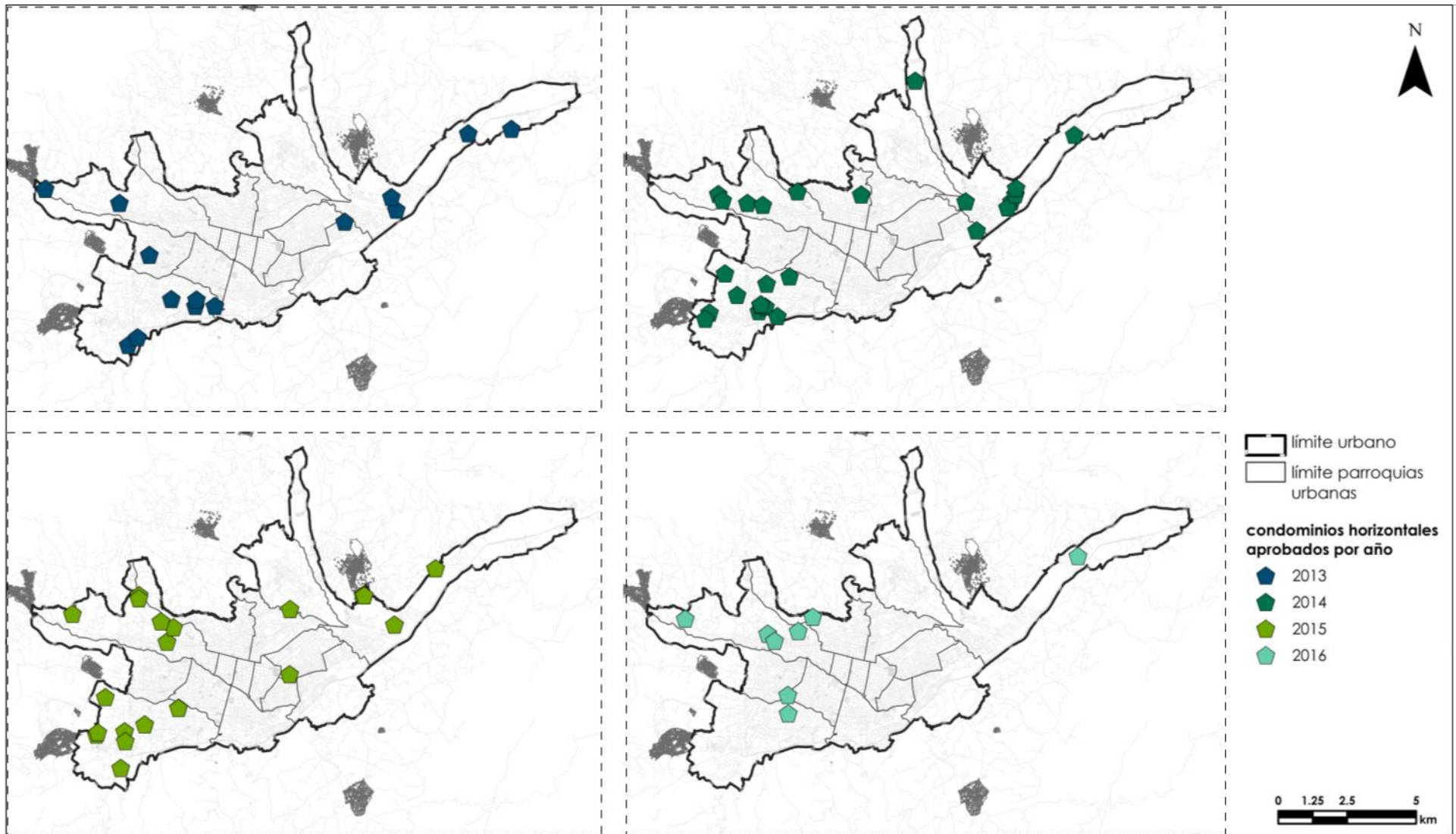
Parroquia	Cantidad	Porcentaje
1. San Sebastián	16	23%
2. El Batán	1	1%
<b>3. Yanuncay</b>	<b>27</b>	<b>40%</b>
4. Bellavista	3	4%
5. Gil Ramírez Dávalos	-	-
6. El Sagrario	-	-
7. San Blas	-	-
8. Cañaribamba	-	-
9. Sucre	1	1%
10. Hayna Capac	-	-
11. Hemano Miguel	1	1%
12. El Vecino	-	-
13. Totoracocha	2	3%
14. Monay	1	1%
15. Machángara	17	26%
Total	<b>69</b>	<b>100%</b>

**Tabla 8:** Cantidad y porcentaje de los condominios horizontales detectados en las parroquias urbanas de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

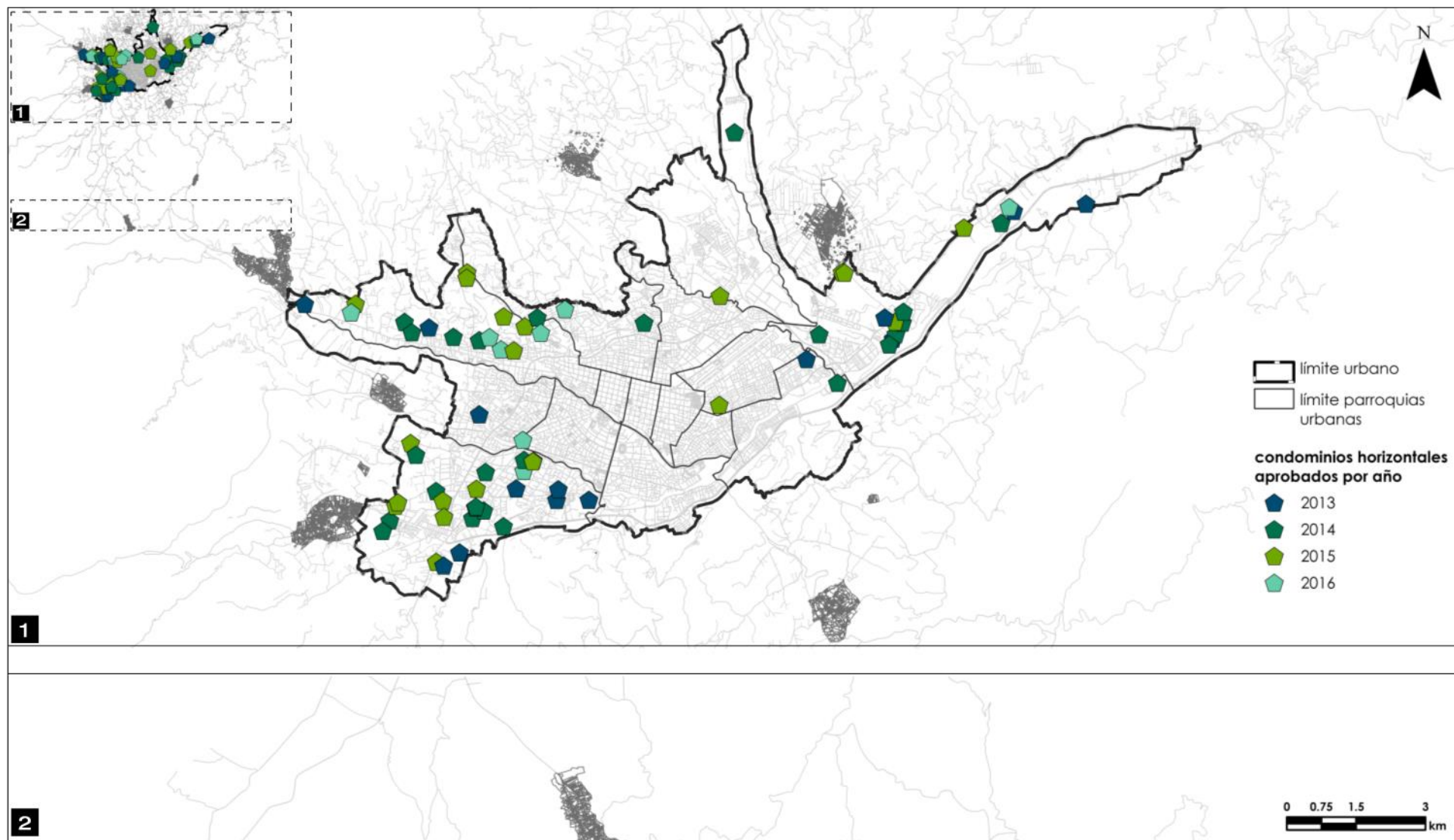




**Figura 42:** Mapa de los condominios horizontales del área urbana según año de aprobación.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 43:** Mapa general de los condominios horizontales del área urbana según año de aprobación.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





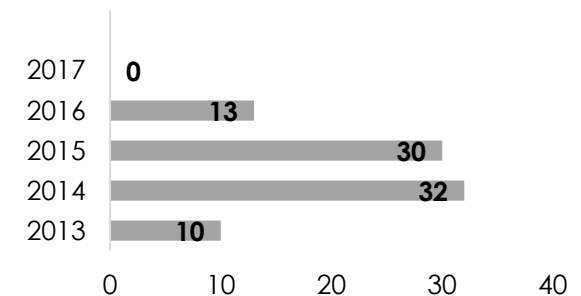
**Figura 44:** Condominio vertical en la parroquia El Batán.  
**Fuente:** Grupo de Trabajo.

## b) Condominios verticales del área urbana

Esta tipología en el área urbana de Cuenca es la más común, mostrando su auge en el año 2014 en el cual se aprobaron y construyeron el mayor número de unidades.

La parroquia en donde predominan es en Yanuncay con un 22%; las demás se encuentran distribuidas en otras doce parroquias urbanas, quedando solo tres que no cuentan con ningún condominio vertical construido. (Tabla 9)

En la figura 45 se puede observar que en los años 2014 y 2015 se aprobaron y construyeron un gran número, los mismos que posteriormente a partir del año 2016 han ido disminuyendo notoriamente.



**Figura 45:** Número de condominios verticales del área urbana según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

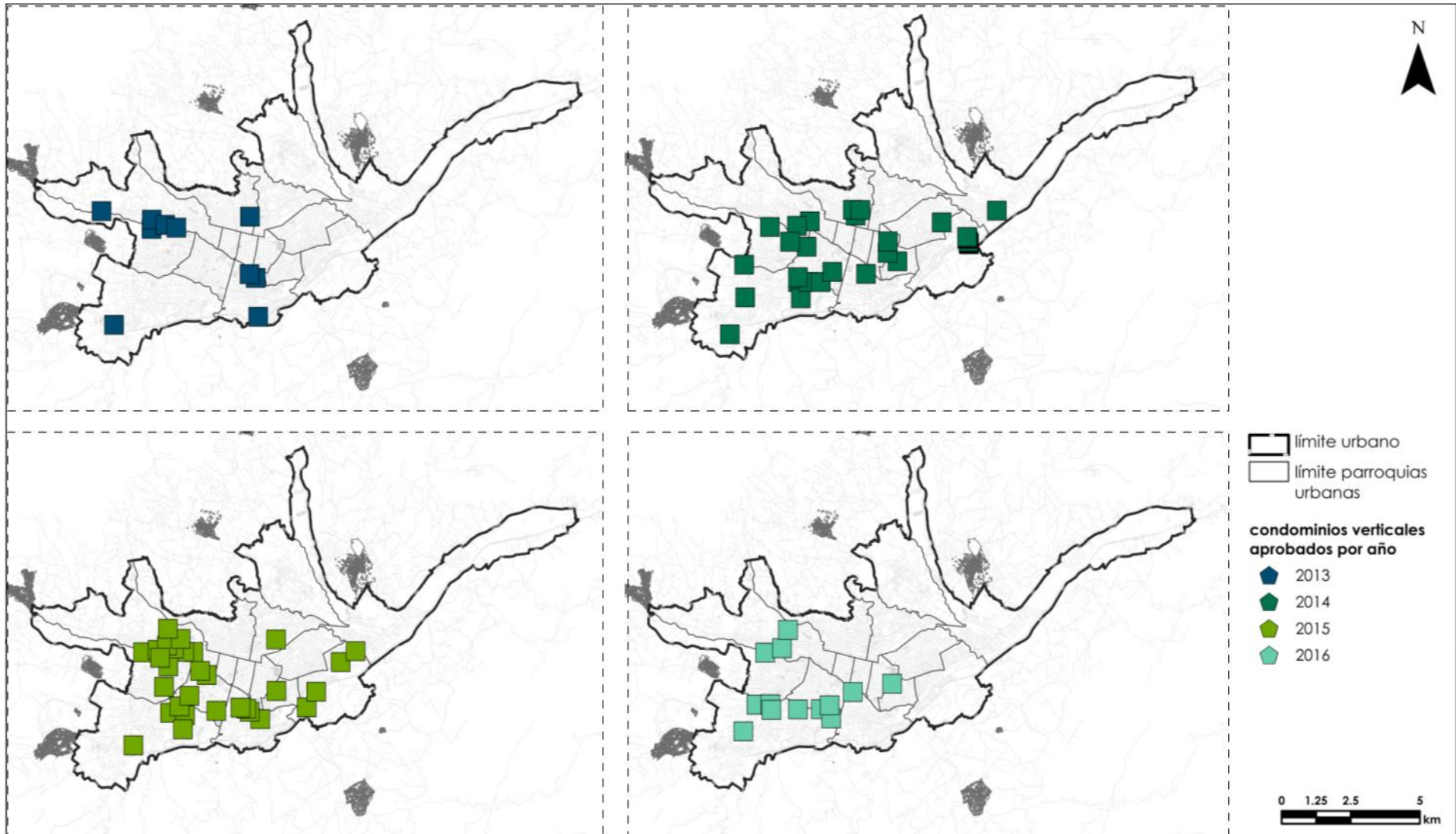


Parroquia	Cantidad	Porcentaje
1. San Sebastián	15	18%
2. El Batán	8	9%
<b>3. Yanuncay</b>	<b>19</b>	<b>22%</b>
4. Bellavista	4	5%
5. Gil Ramírez Dávalos	-	-
6. El Sagrario	-	-
7. San Blas	3	4%
8. Cañaribamba	2	2%
9. Sucre	9	11%
10. Hayna Capac	9	11%
11. Hemano Miguel	-	-
12. El Vecino	1	1%
13. Totoracocha	1	1%
14. Monay	12	14%
15. Machángara	2	2%
Total	<b>85</b>	<b>100%</b>

**Tabla 9:** Cantidad y porcentaje de los condominios verticales detectados en las parroquias urbanas de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

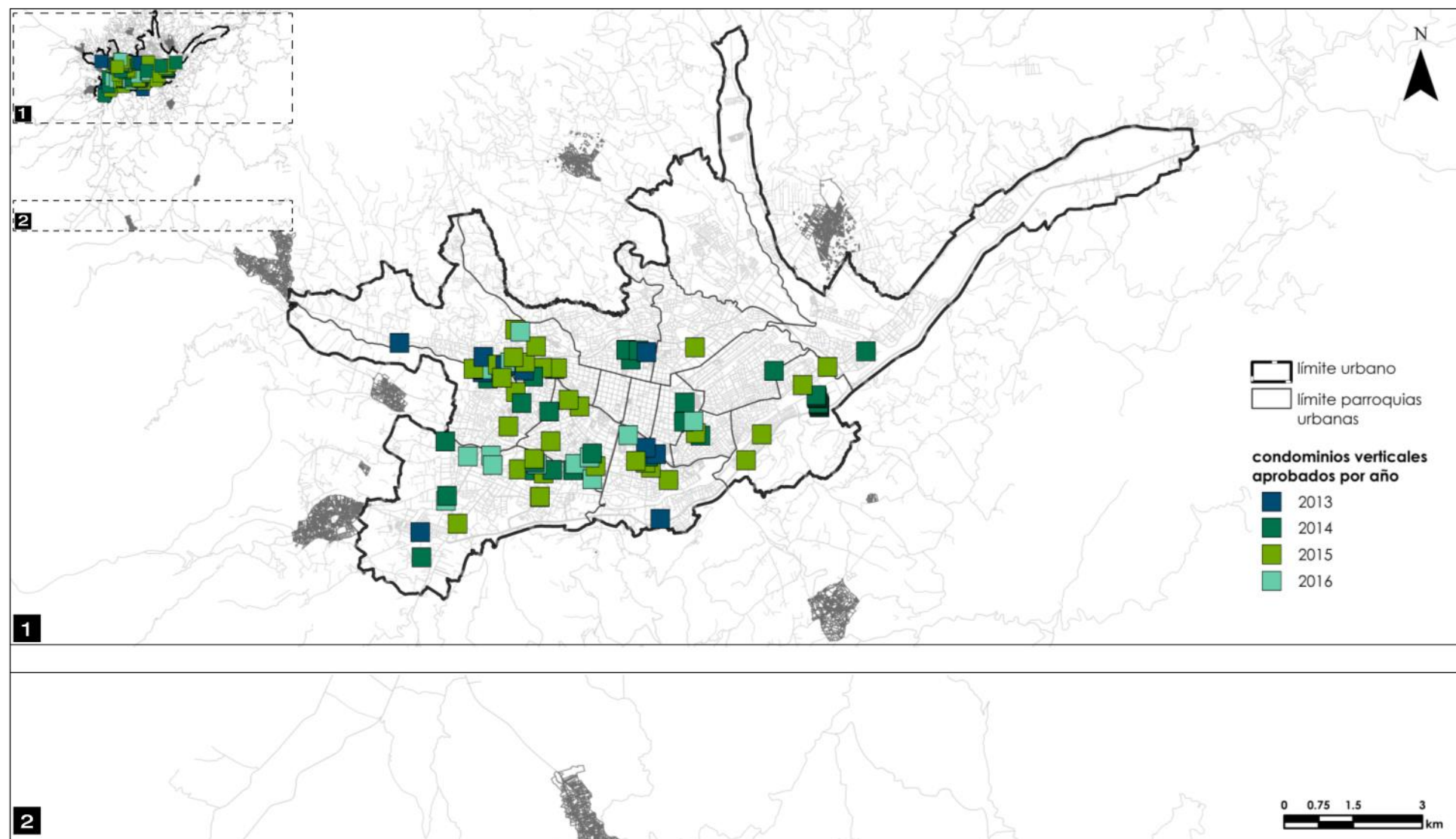


**Figura 46:** Mapa de los condominios verticales del área urbana según su año de aprobación.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 47:** Mapa general de los condominios verticales del área urbana según su año de aprobación.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

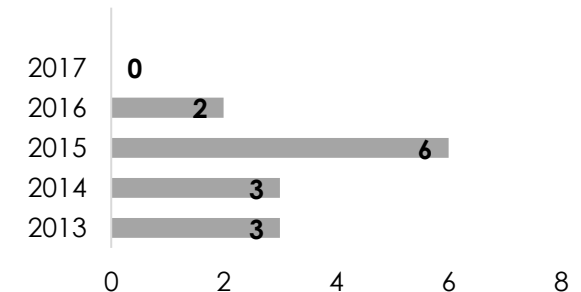


**Figura 48:** Urbanización en la parroquia Yanuncay.  
**Fuente:** Grupo de Trabajo.

### c) Urbanizaciones del área urbana

Las *urbanizaciones* son las que menor incidencia tienen en el área urbana. Se puede evidenciar en la tabla 10 que en la parroquia en donde existe predominancia de ellas es en Machángara representando un 43% de la totalidad.

Es posible observar en la figura 49 que en el año 2015 fue cuando más urbanizaciones se aprobaron y construyeron en Cuenca. Probablemente las cifras que muestran las urbanizaciones no son altas dentro del área urbana debido a las extensas áreas que estás requieren para emplazarse, además de que el sector inmobiliario busca evitar la entrega de sesión gratuita de suelo al GAD, lo que resulta obligatorio en la construcción de urbanizaciones.



**Figura 49:** Número de urbanizaciones del área urbana según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

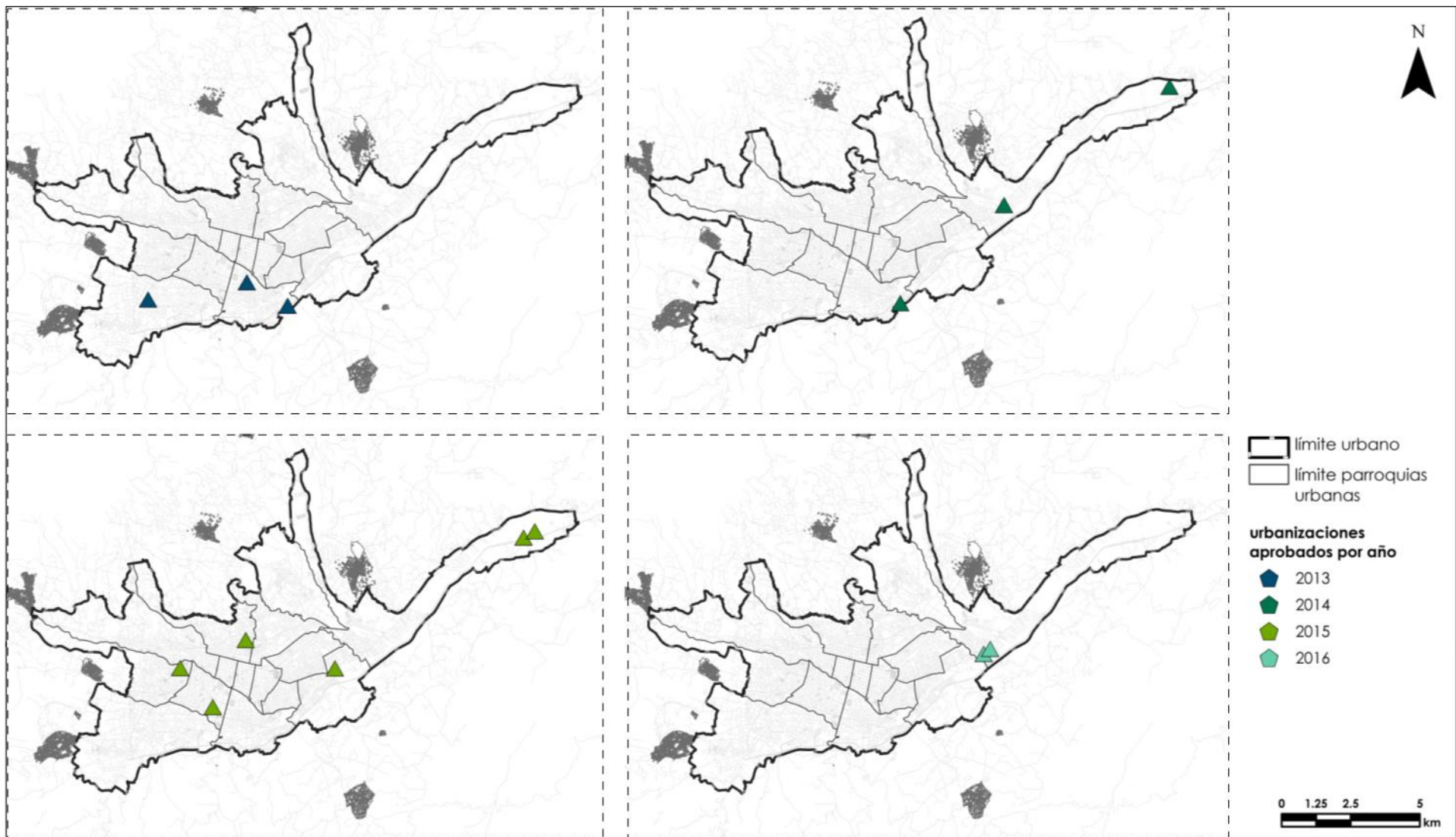
Parroquia	Cantidad	Porcentaje
1. San Sebastián	-	-
2. El Batán	1	7%
3. Yanuncay	1	7%
4. Bellavista	1	7%
5. Gil Ramírez Dávalos	-	-
6. El Sagrario	-	-
7. San Blas	-	-
8. Cañaribamba	-	-
9. Sucre	1	7%
10. Hayna Capac	3	22%
11. Hemano Miguel	-	-
12. El Vecino	-	-
13. Totoracocha	-	-
14. Monay	1	7%
<b>15. Machángara</b>	<b>6</b>	<b>43%</b>
Total	<b>14</b>	<b>100%</b>

**Tabla 10:** Cantidad y porcentaje de urbanizaciones detectadas en las parroquias urbanas de Cuenca.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



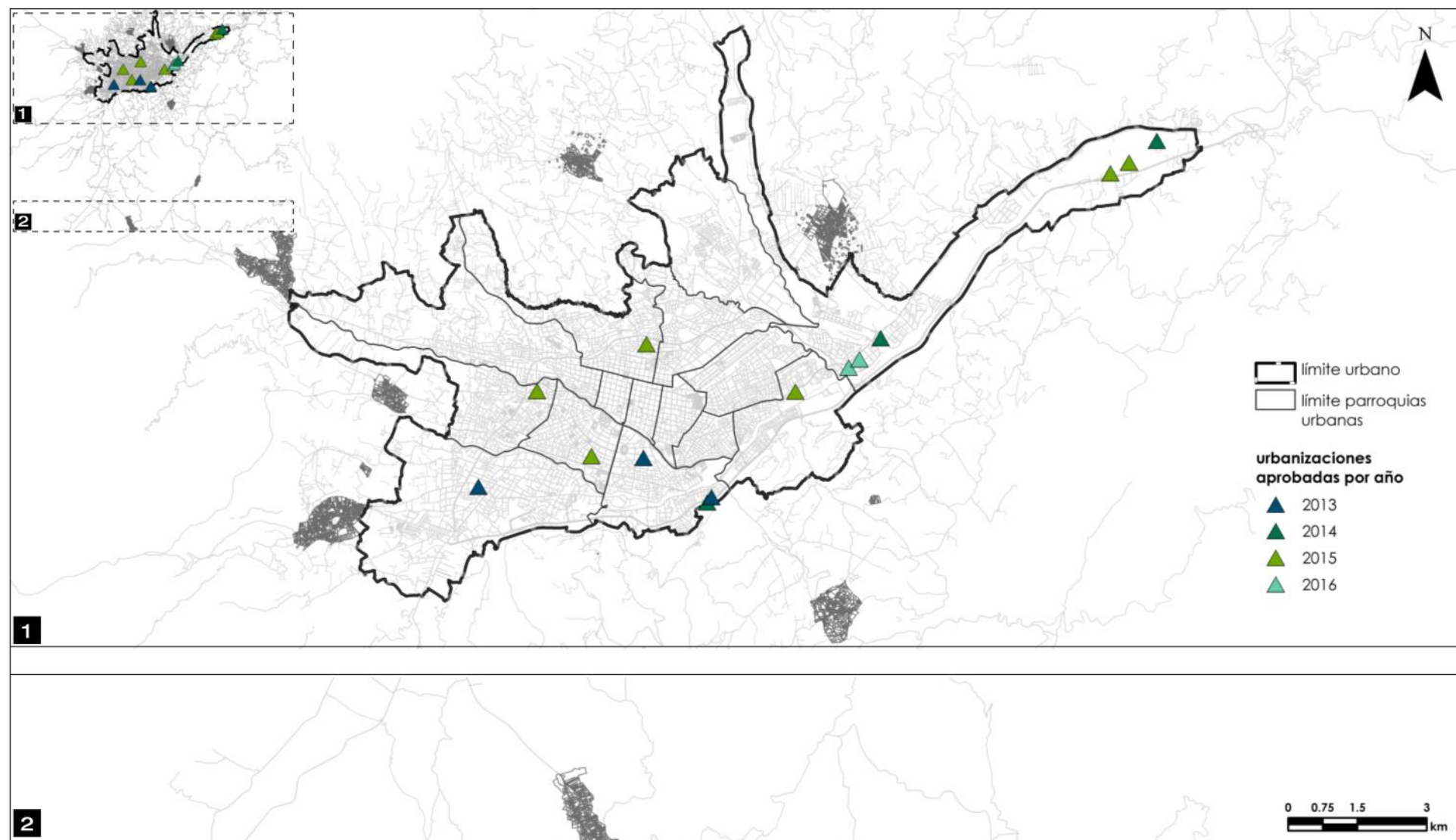


**Figura 50:** Mapa de las urbanizaciones del área urbana según su año de aprobación.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 51:** Mapa general de las urbanizaciones del área urbana según su año de aprobación.

**Fuente:** González y Sánchez, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 52:** Condominio horizontal, Ricaurte.  
**Fuente:** Grupo de trabajo



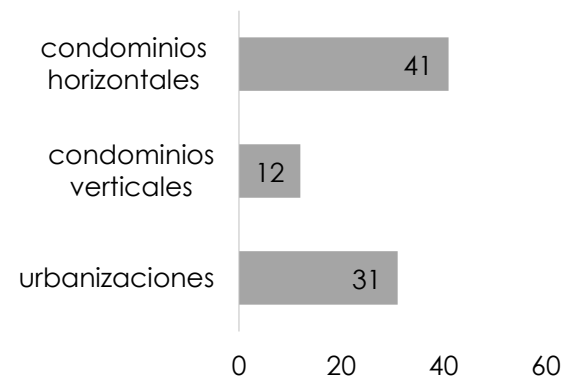
**Figura 53:** Condominio vertical, El Valle  
**Fuente:** Grupo de trabajo.



**Figura 54:** Urbanización, Llacao.  
**Fuente:** Grupo de trabajo.

Formas de urbanizar	Unidades	Porcentaje
Condominios horizontales	41	49%
Condominios verticales	12	14%
Urbanizaciones	31	37%
Total	168	100%

**Tabla 11:** Número de unidades según formas de urbanizar en el área periurbana de la ciudad de Cuenca.  
**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

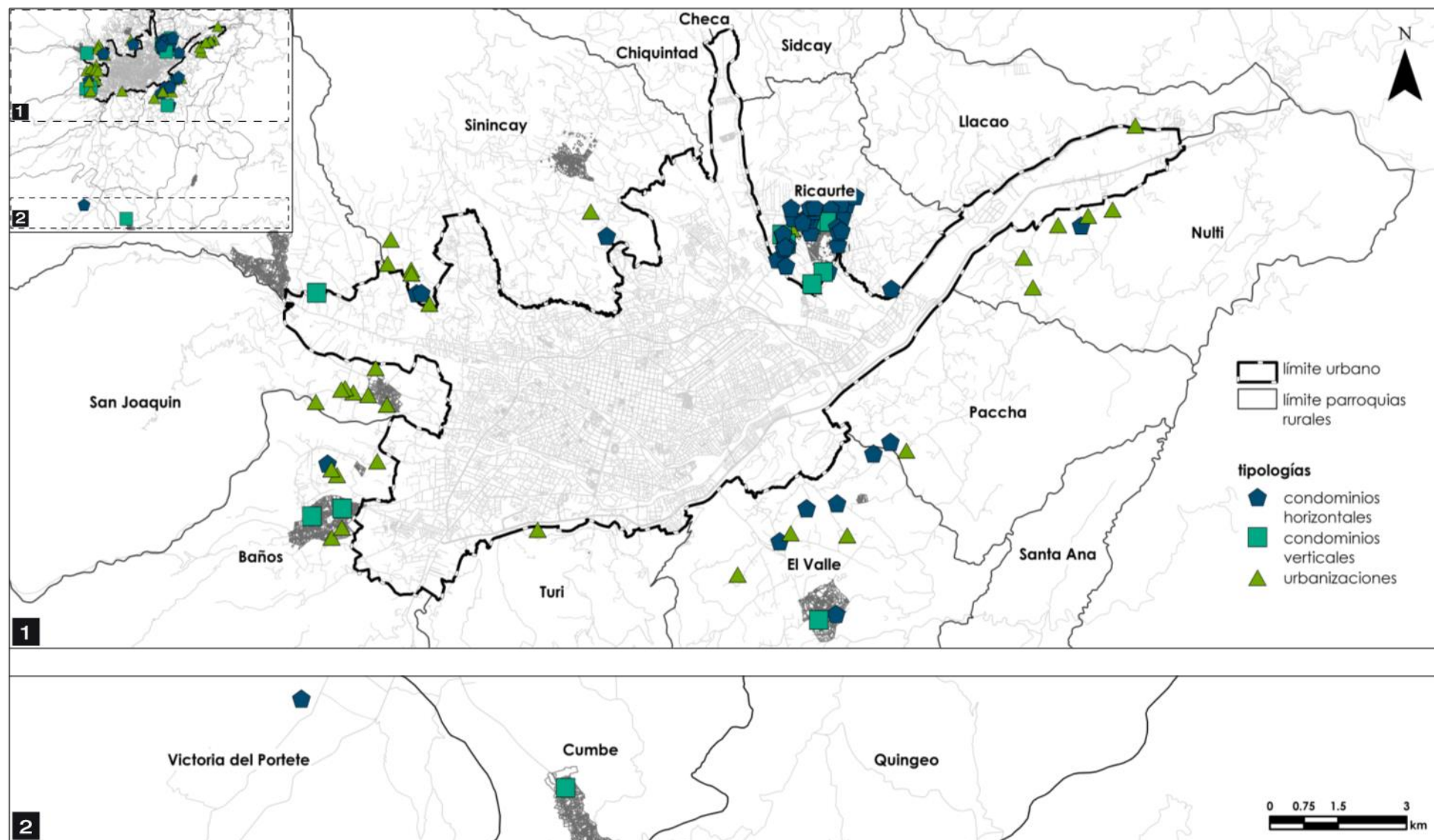


**Figura 55:** Porcentaje de unidades según formas de urbanizar en el área periurbana de la ciudad de Cuenca.  
**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

## 2.2.2 Condominios y urbanizaciones en el área periurbana de Cuenca

Dentro de los datos registrados se encontraron tres grupos, condominios horizontales, condominios verticales y urbanizaciones. La tabla 11 muestra que actualmente con proximidad la mitad de las unidades existentes dentro de las parroquias rurales son los condominios horizontales con 41 unidades que representan el 49%, seguido a ello están las urbanizaciones con 31 unidades y un 37%. Y finalmente están los condominios verticales que alcanzan el 14% con tan solo 12 unidades.

La figura 56 presenta la distribución de las tipologías antes mencionadas en las diferentes parroquias rurales de Cuenca.



**Figura 56:** Mapa según formas de urbanizar del área periurbana.  
**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.



Año	Cantidad	Porcentaje
2013	1	2%
2014	12	30%
2015	7	17%
<b>2016</b>	<b>16</b>	<b>39%</b>
2017	5	12%
Total	<b>41</b>	<b>100%</b>

**Tabla 12:** Número de condominios horizontales del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

Año	Cantidad	Porcentaje
2013	1	3%
2014	4	13%
2015	8	26%
<b>2016</b>	<b>11</b>	<b>35%</b>
2017	7	23%
Total	<b>31</b>	<b>100%</b>

**Tabla 14:** Número de urbanizaciones del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

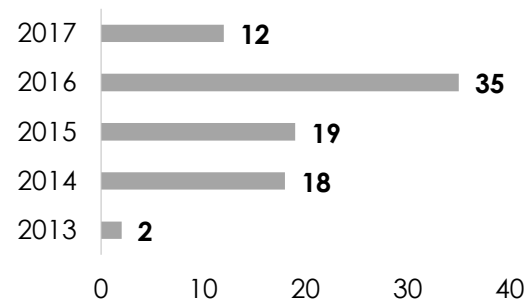
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

Año	Cantidad	Porcentaje
2013	0	0%
2014	2	17%
2015	4	33%
<b>2016</b>	<b>6</b>	<b>50%</b>
2017	0	0%
Total	<b>12</b>	<b>100%</b>

**Tabla 13:** Número de condominios verticales del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 57:** Número de condominios y urbanizaciones del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

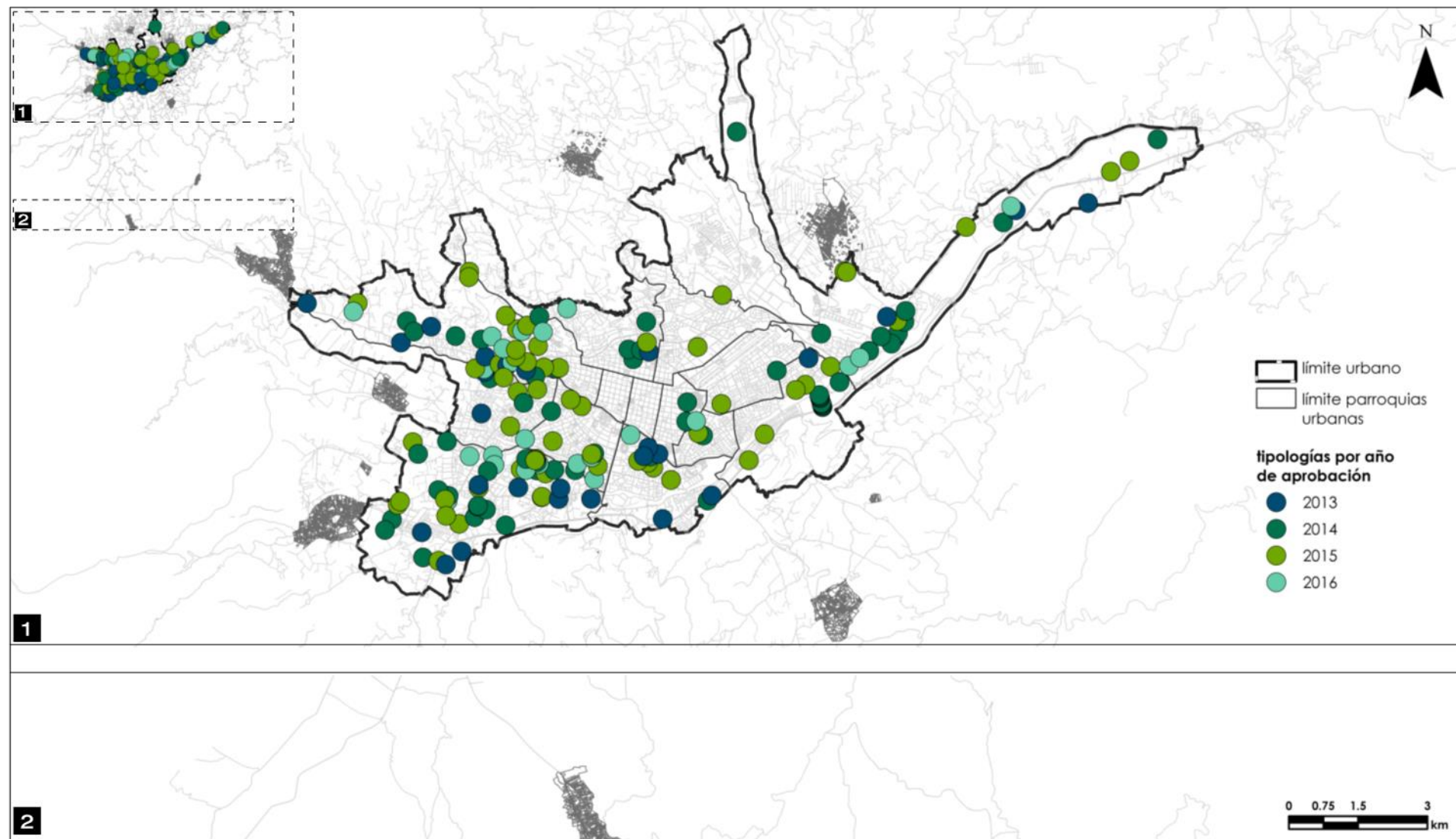
De acuerdo con la información obtenida por el GAD de Cuenca que registra las unidades aprobadas y construidas dentro del periodo del año 2013 al 2017 se puede mencionar que existe una coincidencia entre las diferentes tipologías pues es en el año 2016 en donde se aprueban la mayor cantidad de condominios horizontales, condominios verticales y urbanizaciones.

Los condominios horizontales al igual que su porcentaje total siguen predominando en este año, con dieciséis casos aprobados seguidos de las urbanizaciones con once casos y finalmente están los condominios verticales con seis.

En general, el crecimiento en cantidad a través de los años iba aumentando de manera progresiva desde el año 2013 hasta el año 2016, pero para el año 2017 decayó notoriamente en los tres casos (fig. 57), en especial en el caso de los condominios horizontales que redujeron en un 70% aproximadamente o también en el caso de los condominios verticales que no registraron ninguno en ese año.

A pesar de ello, se puede afirmar que la cantidad de unidades aprobadas para asentarse en el área rural de la ciudad de Cuenca es bastante considerable para este periodo de cuatro años.





**Figura 58:** Mapa por años según formas de urbanizar del periurbano.

**Fuente:** GAD Municipal del Cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



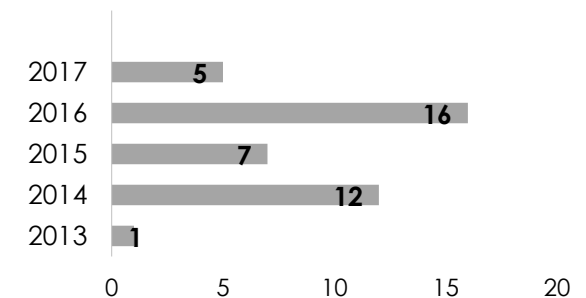
**Figura 59:** Condominio horizontal en la parroquia Ricaurte.

**Fuente:** Grupo de Trabajo.

#### a) Condominios horizontales del área periurbana

En el área periurbana de la ciudad de Cuenca la forma de urbanizar correspondiente a los *condominios horizontales* es la que predomina representando el 49% de los aprobados desde al año 2013, muestran una mayor aglomeración en el año 2016 y mayoritariamente se ubican en la parroquia Ricaurte (tabla 11).

Esto debido a que entre otros factores esta parroquia presenta una mejor dotación de infraestructura y servicios básicos en comparación con otras. Además cuenta con vías de acceso rápido a la ciudad que facilitan los desplazamientos diarios. Como menciona el Arq. Fernando Abarca (constructor de la zona), el costo por metro cuadrado del suelo es elevado pues oscila entre \$250 y \$350, la calidad del mismo es conveniente para edificarlo.



**Figura 60:** Número de condominios horizontales según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del Cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

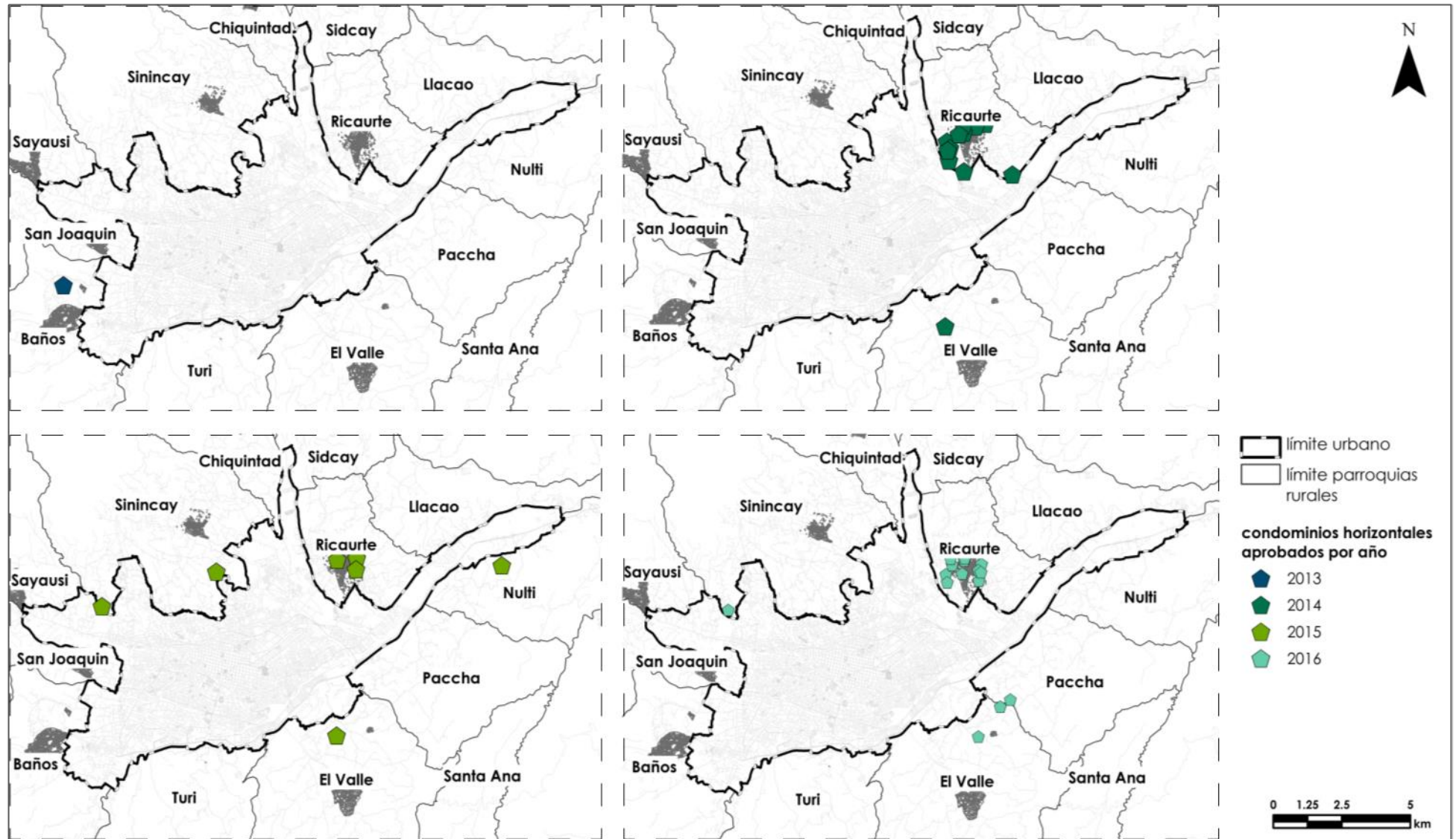
Parroquia	Cantidad	Porcentaje
1. Molleturo	-	-
2. Chaucha	-	-
3. Sayausí	-	-
4. Chiquintad	-	-
5. Checa	-	-
6. San Joaquín	-	-
7. Baños	1	3%
8. Sinincay	3	7%
9. Octavio Cordero Palacios	-	-
10. Sidcay	-	-
11. Llacao	-	-
<b>12. Ricaurte</b>	<b>29</b>	<b>70%</b>
13. Paccha	1	3%
14. Nulti	1	3%
15. Turi	-	-
16. El Valle	5	11%
17. Santa Ana	-	-
18. Tarqui	-	-
19. Victoria del Portete	1	3%
20. Cumbe	-	-
21. Quingeo	-	-
Total	<b>41</b>	<b>100%</b>

**Tabla 15:** Cantidad y porcentaje de los condominios horizontales del periurbano detectados en las parroquias rurales de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



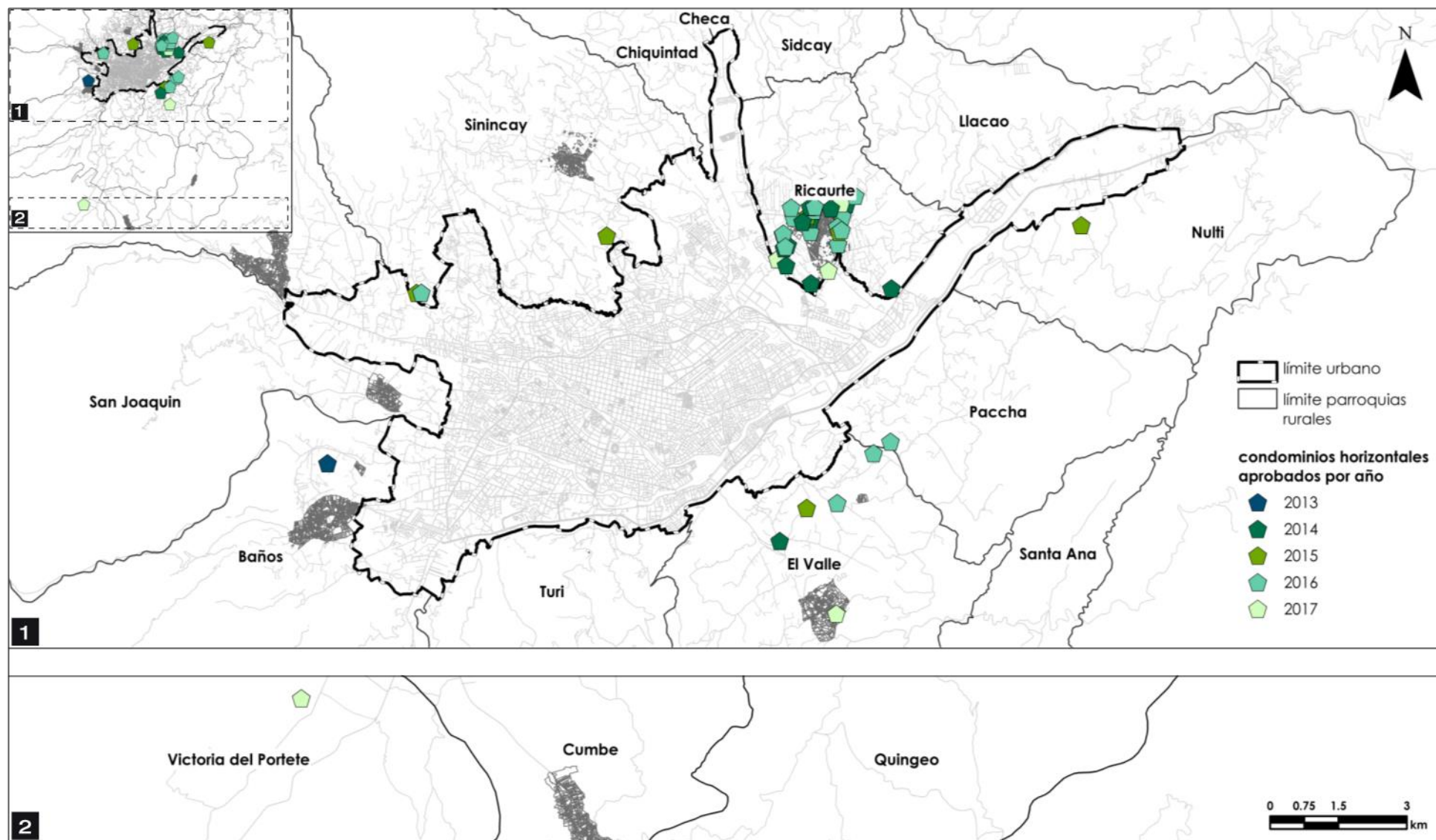


**Figura 61:** Mapa de los condominios horizontales del periurbano según su año de aprobación.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 62:** Mapa general de los condominios horizontales del periurbano según su año de aprobación.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



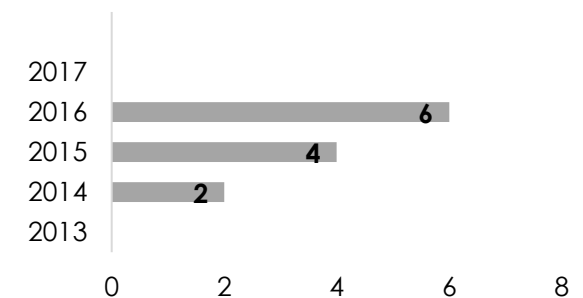
**Figura 63:** Condominio vertical en la parroquia Sayausí.  
**Fuente:** Grupo de Trabajo.

## b) Condominios verticales del área periurbana

Esta tipología en el área periurbana de la ciudad de Cuenca no es muy común, se registran 12 unidades distribuidas en cinco parroquias; ya que entre otros, el costo de su construcción es superior comparado con las otras tipologías.

Al igual que los condominios horizontales los verticales también predominan en la parroquia Ricaurte con el 59% de las existentes, esto debido a las características propias del lugar antes mencionadas (tabla 8).

En la figura 64 se puede observar que los edificios han ido incrementando con el paso de los años hasta el año 2016 pues en el 2017 no se registra ninguna unidad aprobada.



**Figura 64:** Número de condominios verticales del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

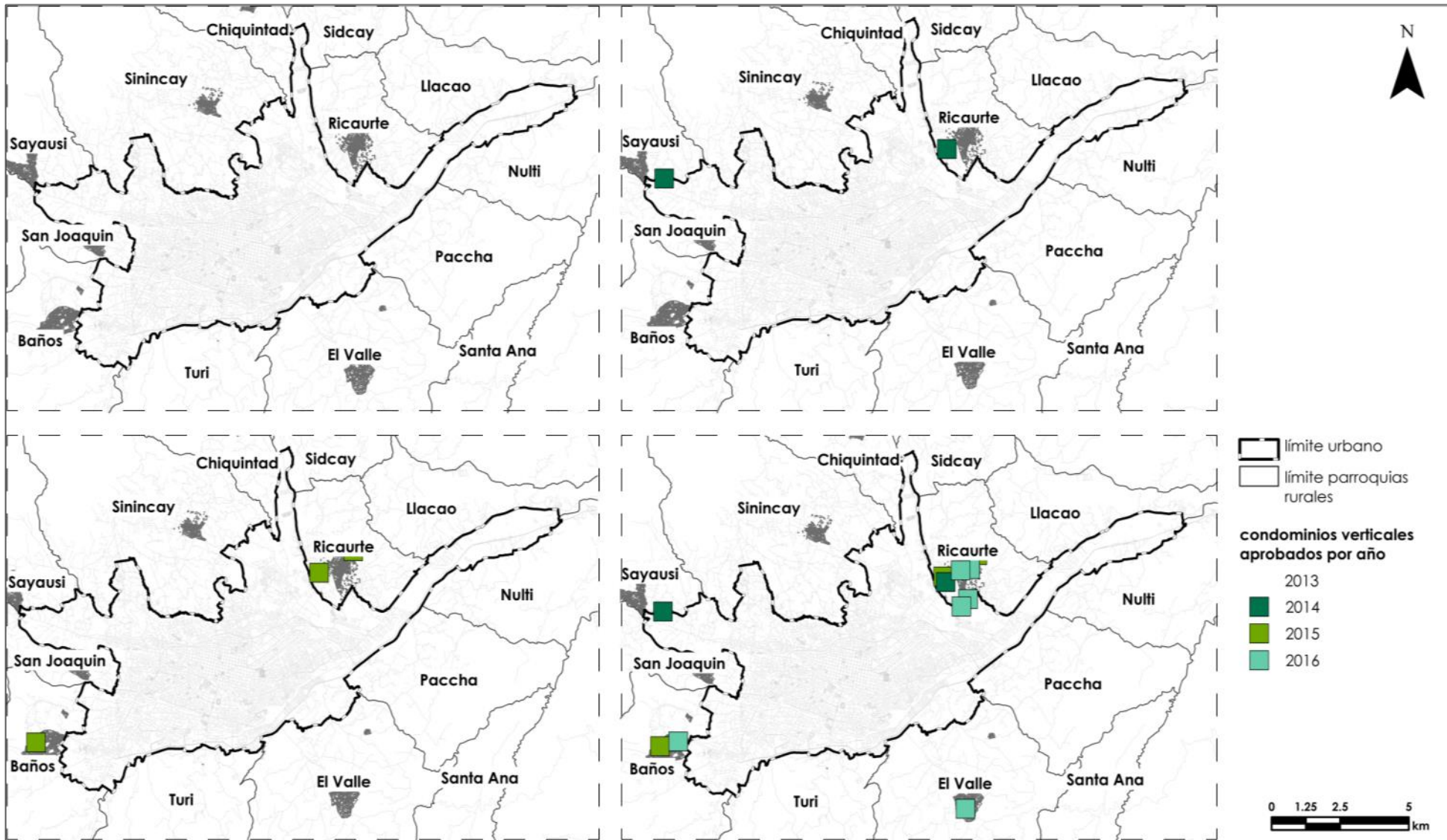
Parroquia	Cantidad	Porcentaje
1. Molleturo	-	
2. Chaucha	-	
3. Sayausí	1	8%
4. Chiquintad	-	
5. Checa	-	
6. San Joaquín	-	
7. Baños	2	17%
8. Sinincay	-	
9. Octavio Cordero Palacios	-	
10. Sidcay	-	
11. Llacao	-	
<b>12. Ricaurte</b>	<b>7</b>	<b>59%</b>
13. Paccha	-	
14. Nulti	-	
15. Turi	-	
16. El Valle	1	8%
17. Santa Ana	-	
18. Tarqui	-	
19. Victoria del Portete	-	
20. Cumbe	1	8%
21. Quingeo	-	
Total	<b>12</b>	<b>100%</b>

**Tabla 16:** Cantidad y porcentaje de los condominios verticales del periurbano detectados en las parroquias rurales de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



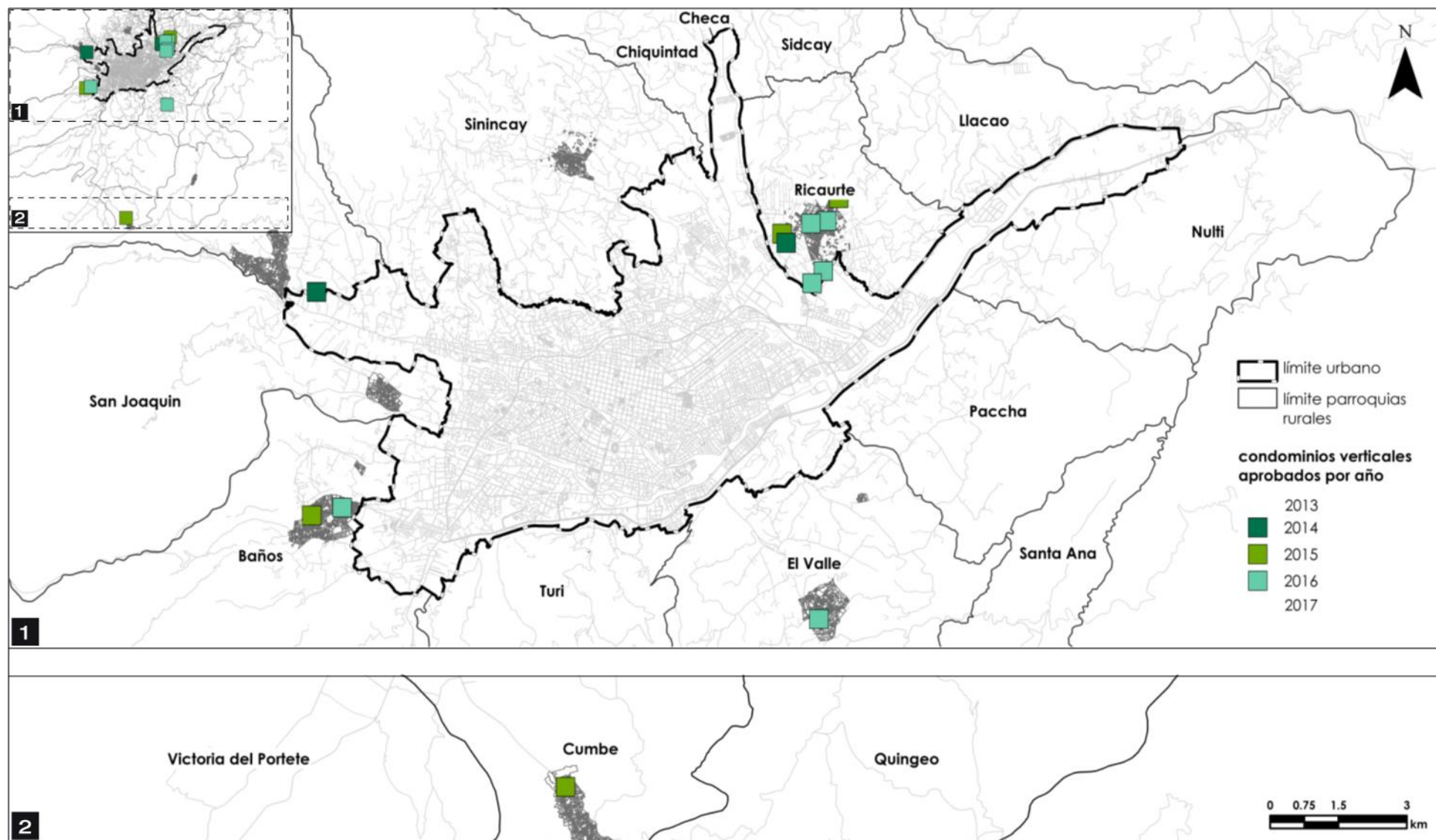


**Figura 65:** Mapa de los condominios verticales del periurbano según su año de aprobación.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 66:** Mapa general de los condominios verticales del periurbano según su año de aprobación.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

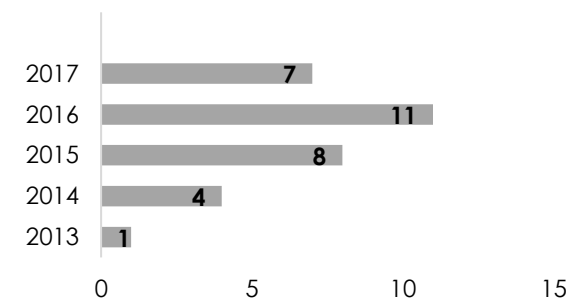


**Figura 67:** Urbanización en la parroquia San Joaquín.  
**Fuente:** Grupo de Trabajo.

### c) Urbanizaciones del área periurbana

Las urbanizaciones localizadas fuera del área urbana representan un 37% del total de las tipologías, teniendo mayor incidencia después de los condominios horizontales. Esto en gran parte debido a que su construcción demanda mayor superficie de suelo por lo que tienden a ubicarse en la periferia y en la mayoría de casos cercanos a vías de acceso rápidas.

Es posible observar en la figura 68 un notable incremento de las mismas en el transcurso de los años, además se identifica una mayor presencia de ellas en la parroquia de San Joaquín.



**Figura 68:** Número de urbanizaciones del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.  
**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

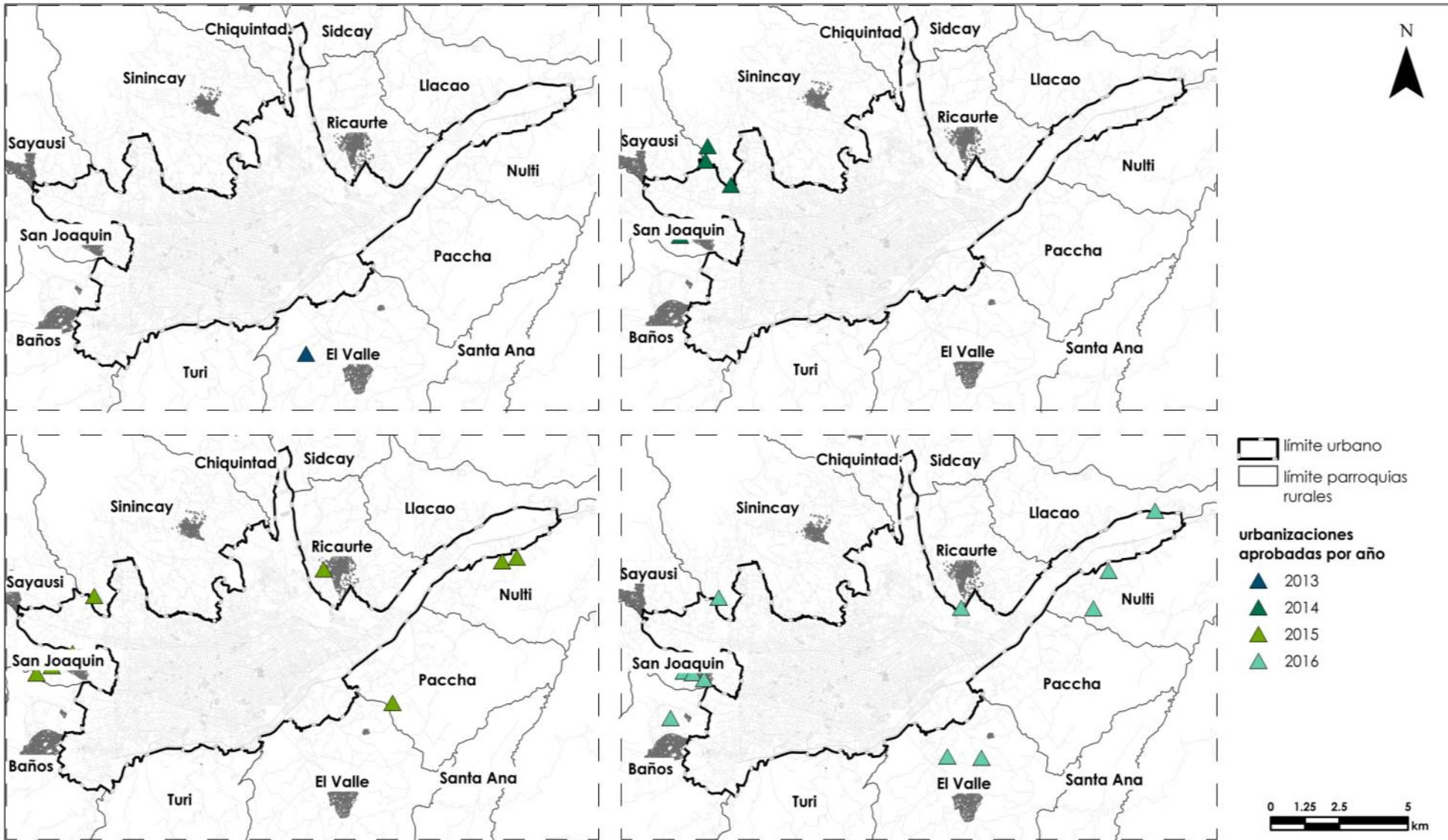
Parroquia	Cantidad	Porcentaje
1. Molleturo	-	-
2. Chaucha	-	-
3. Sayausí	-	-
4. Chiquintad	-	-
5. Checa	-	-
<b>6. San Joaquín</b>	<b>7</b>	<b>23%</b>
7. Baños	5	16%
8. Sinincay	6	20%
9. Octavio Cordero Palacios	-	-
10. Sidcay	-	-
11. Llacao	1	3%
12. Ricaurte	2	6%
13. Paccha	1	3%
14. Nulti	5	16%
15. Turi	1	3%
16. El Valle	3	10%
17. Santa Ana	-	-
18. Tarqui	-	-
19. Victoria del Portete	-	-
20. Cumbe	-	-
21. Quingeo	-	-
Total	<b>31</b>	<b>100%</b>

**Tabla 17:** Cantidad y porcentaje de las urbanizaciones del periurbano detectadas en las parroquias rurales de Cuenca.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



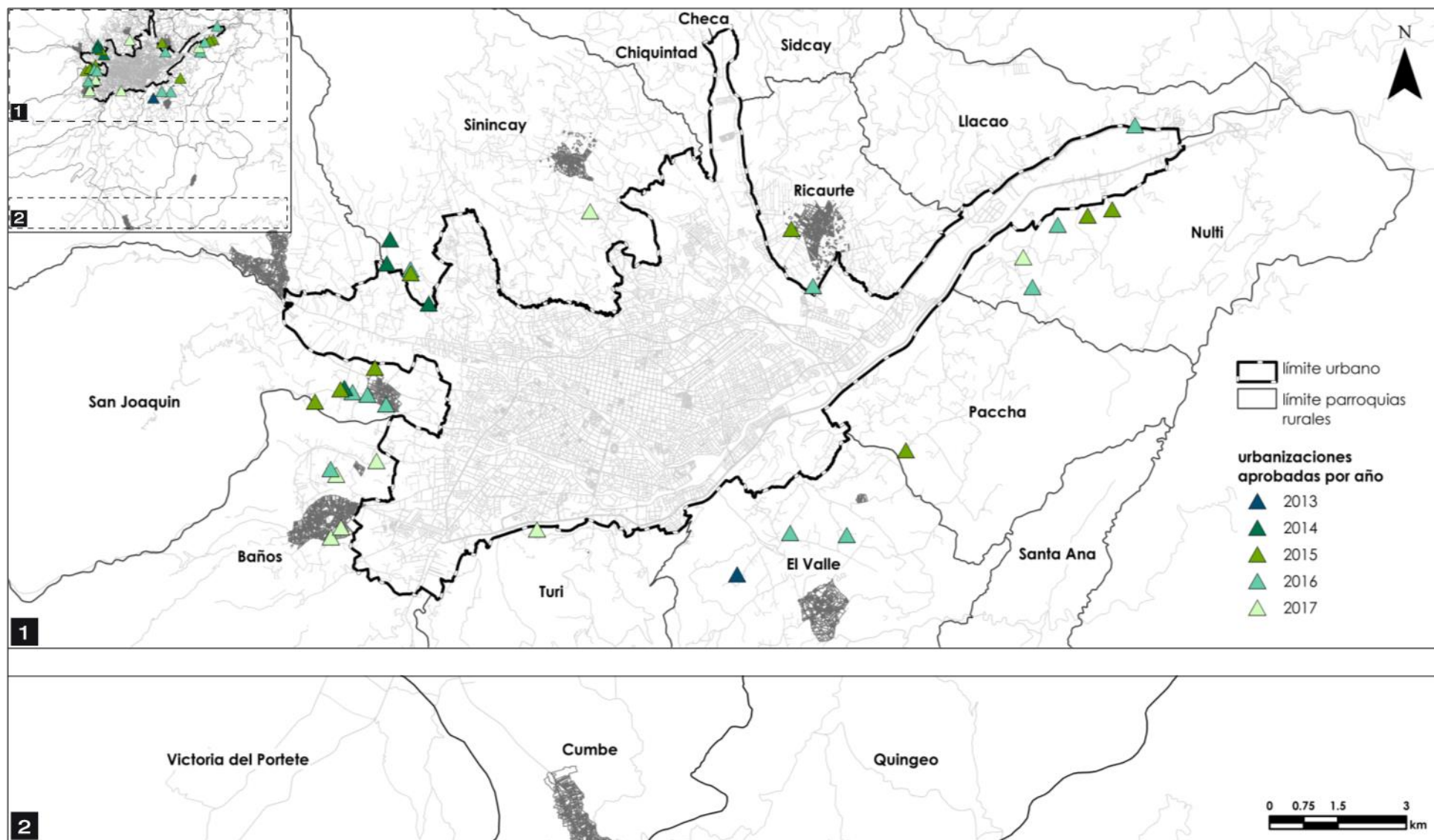


**Figura 69:** Mapa de las urbanizaciones del periurbano según su año de aprobación.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 70:** Mapa general de las urbanizaciones del periurbano según su año de aprobación.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 71:** Condominio vertical, parroquia Huaynacapac.  
**Fuente:** Grupo de trabajo.



**Figura 72:** Vivienda unifamiliar, parroquia Cañaribamba.  
**Fuente:** Grupo de trabajo.



**Figura 73:** Vivienda unifamiliar, parroquia San Joaquín.  
**Fuente:** Grupo de trabajo.

## 2.3 Selección de casos

Este estudio avanza con la comparación de los condominios y urbanizaciones existentes en el área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, respecto al modo de transporte de quienes ahí habitan. Para ello se utilizará la información procesada anteriormente.

Para la selección de casos de estudio se tomaron en cuenta las parroquias en donde existía mayor predominio de las diferentes tipologías. Como resultado se seleccionó una muestra correspondiente a un condominio horizontal, un condominio vertical y una urbanización, tanto del área urbana como del periurbano de la ciudad.

La información utilizada corresponde a los periodos entre agosto del año 2013 y julio del 2017.

### 2.3.1 Área de aplicación de las metodologías

Para la aplicación de las metodologías correspondientes a este estudio, que incluyeron el método Q y diarios de viaje a cada uno de los miembros del hogar; se seleccionaron dos familias por cada forma de urbanizar en las parroquias que muestren un mayor predominio según muestra la base de datos, esto tanto del área urbana como del área periurbana. (Tabla 18,19)

Además se sumaron a la lista dos familias correspondientes a viviendas unifamiliares tanto del área urbana como periurbana y dos familias que residan en condominios verticales del centro histórico; las mismas fueron seleccionadas aleatoriamente (fig. 58,59 y 60). La intención de incorporar estas otras formas de urbanizar se debió a que se pretende entender si las personas que residen en condominios y urbanizaciones están satisfechas con su lugar o eventualmente tienen otras preferencias de vivienda.

De esta manera se completó la lista de participantes necesaria. Para ambos casos se seleccionaron las mismas 18 familias, en la metodología Q resultaron un total de 36 personas, pues se aplicó únicamente a los/las jefes de hogar; mientras que los diarios de viaje fueron aplicados a cada miembro del hogar mayor a 3 años debido a que en esta edad empiezan sus actividades preescolares por lo que en este caso sumaron un total de 55 personas.

Este grupo de entrevistados surgió a partir de la aplicación de la metodología bola de nieve, la misma que es una técnica de muestreo utilizada por los investigadores cuyo objetivo es identificar sujetos potenciales en estudios en donde son difíciles de encontrarlos. Dueñas (2015)

### 2.3.2 Selección de casos en el área urbana

Dentro del área urbana, en la parroquia Yanuncay es en donde existe un predominio de los condominios tanto horizontales como verticales (tabla 8,9); mientras que en lo que respecta a urbanizaciones estas se sitúan en mayor cantidad en la parroquia Machángara (tabla 10).

La tipología predominante en el área urbana son los condominios horizontales.

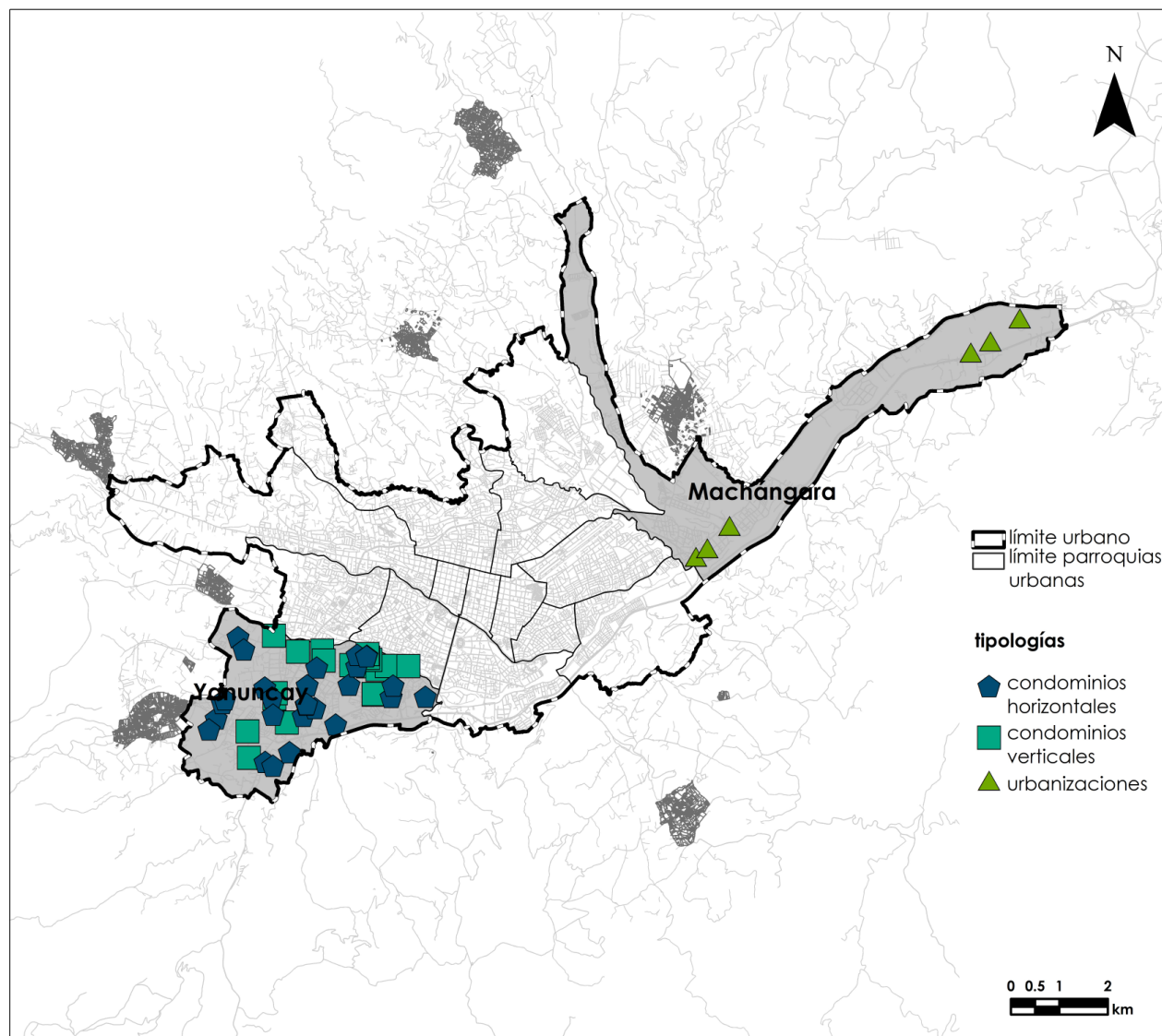
Como muestra la figura 74 las parroquias Yanuncay y Machángara se encuentran al suroeste y noroeste de la ciudad respectivamente, pero en ambos casos son próximas al área periurbana lo que muestra una clara expansión de las diferentes tipologías hacia la periferia.

Formas de urbanizar	Parroquia	Cantidad
Condominios horizontales	Yanuncay	27
Condominios verticales	Yanuncay	19
Urbanizaciones	Machángara	6

**Tabla 18:** Número de formas de urbanizar según la parroquia urbana en donde predominan.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

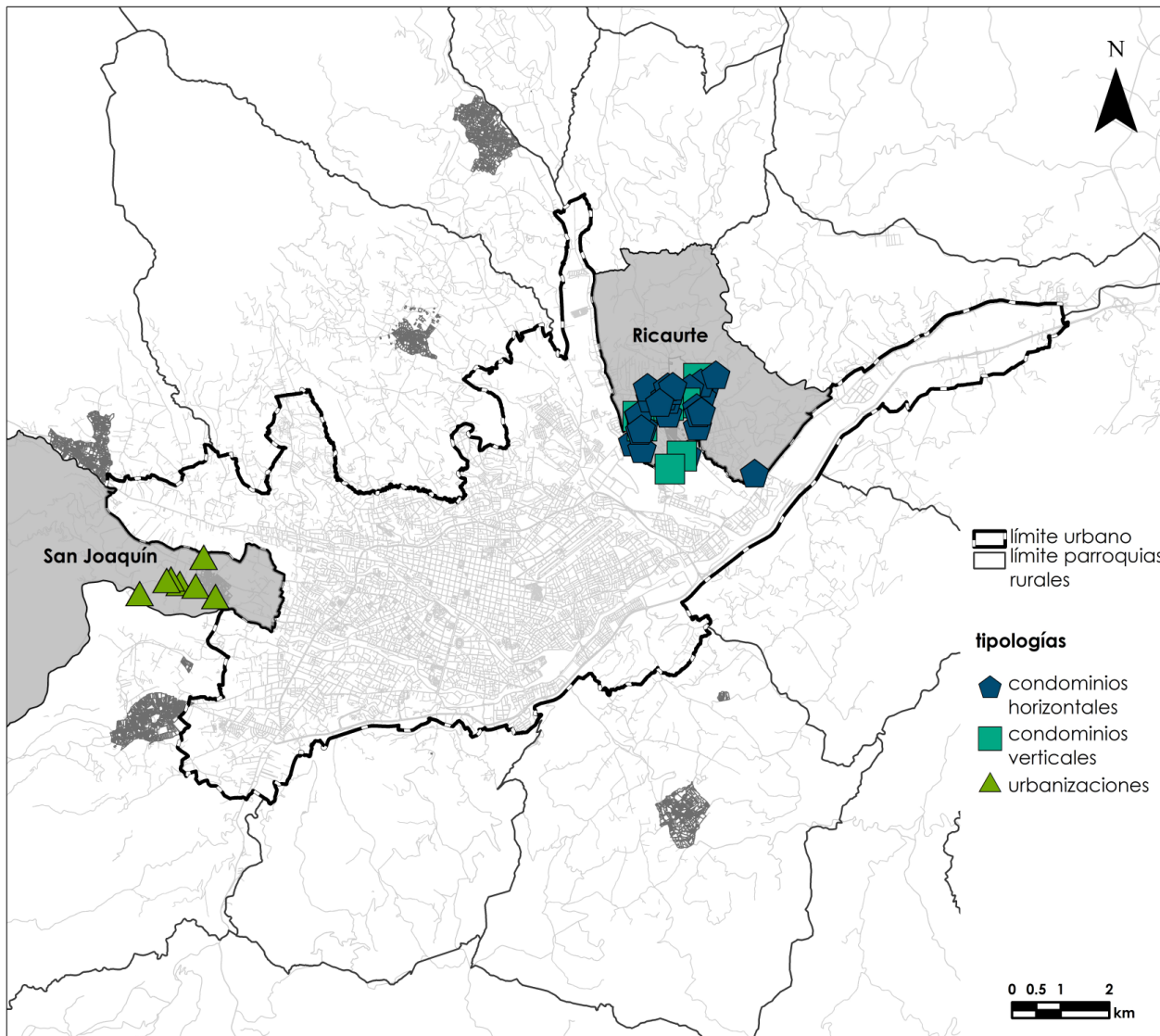


**Figura 74:** Distribución de las distintas formas de urbanizar en las parroquias urbanas predominantes.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 75:** Distribución de las distintas formas de urbanizar en las parroquias rurales predominantes.  
**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

### 2.3.3 Selección de casos en el área periurbana

En el periurbano, dentro de la parroquia Ricaurte es en donde se presentan la mayoría de casos tanto de los condominios horizontales como verticales. (Tabla 15,16)

En esta zona los condominios horizontales son los que predominan, estando sobre las otras dos tipologías con un gran porcentaje.

En el caso de las urbanizaciones, se ubican en mayor cantidad en la parroquia de San Joaquín. (Tabla 19)

Tanto la parroquia de Ricaurte como la de San Joaquín están contiguas a las parroquias urbanas de Yanuncay y Machángara (fig.75) lo que muestra claramente que existe dos zonas bien definidas en donde se ubican dichas tipologías.

Formas de urbanizar	Parroquia	Cantidad
Condominios horizontales	Ricaurte	29
Condominios verticales	Ricaurte	7
Urbanizaciones	San Joaquín	7

**Tabla 19:** Número de formas de urbanizar según la parroquia rural en donde predominan.

**Fuente:** GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

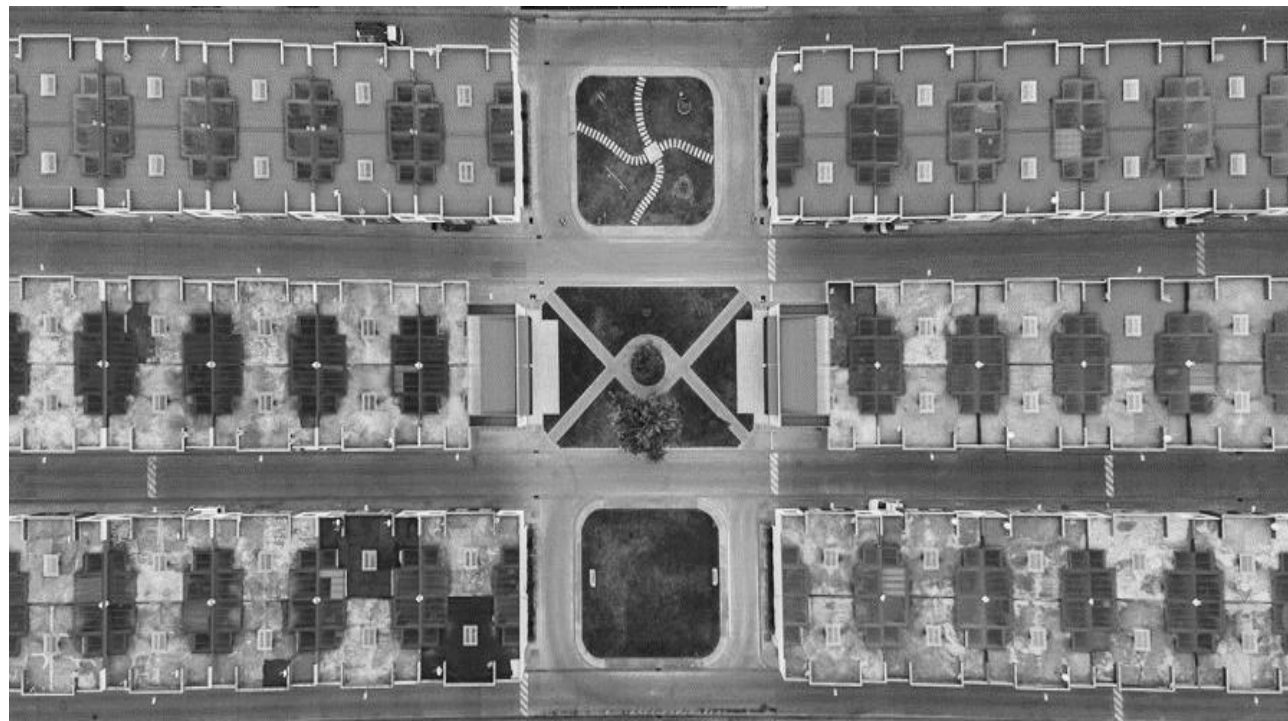


## 2.4 Conclusiones

La existencia de condominios verticales dentro de las parroquias rurales es escasa, ya que su construcción es más costosa comparada con el de una vivienda, de igual manera, los condominios verticales al ser una tipología de vivienda en la que no se acostumbra a habitar en las periferias, no es una opción viable para los constructores ni población aledaña.

El emplazamiento de las diferentes tipologías de vivienda dependen de la economía de la población a la que está destinado, para posteriormente ubicarlos en las distintas parroquias, como es el caso de un mayor número de condominios horizontales en Ricaurte y El Valle, mientras que por otro lado, las urbanizaciones se localizan en parroquias como San Joaquín, Nulti y Llacao.

Ha sido posible ver el incremento de estas tipologías de vivienda a través de los años, esto debido a la inexistencia de políticas que regulen la edificación de las mismas, de manera restrictiva en la ciudad y con mayor énfasis en las parroquias rurales



**Figura 76:** Condominio horizontal Buenaventura, Cuenca.

**Fuente:** Grupo de trabajo





# 3

## CAPÍTULO

# 3 Metodología Q

“El presente es lo que más debería interesar a un arquitecto. Hacemos el futuro enfrentando al presente”

-Teodoro González de León-

<b>3.1</b>	<b>Método Q</b>	<b>85</b>
3.1.1	Concurso	86
3.1.2	Muestra - Q	86
3.1.3	Participantes	86
3.1.4	Clasificación - Q	86
<b>3.2</b>	<b>Resultados</b>	<b>90</b>
3.2.1	Discurso 1	91
3.2.2	Discurso 2	93
3.2.3	Discurso 3	95
<b>3.3</b>	<b>Conclusiones</b>	<b>97</b>







### 3.1 Método Q

Parte del interés de esta investigación está enfocado en estudiar las preferencias de las personas respecto a las tipologías de vivienda que existen actualmente dentro de la ciudad de Cuenca.

Para ello, es necesario captar las impresiones que presentan los individuos. Según Maurice Merleau nuestra percepción puede variar y ser diferente en cada persona dependiendo de todas las experiencias que hemos tenido en el transcurso de nuestra vida.

Otro factor importante a analizar es la percepción que tienen las personas sobre los modos de transporte y porque finalmente optan por utilizar uno u otro.

Al haber identificado que el análisis que se pretende realizar es de carácter cualitativo, resulta indispensable aplicar una metodología cualitativa también, que permita llegar a conocer las características propias de cada individuo integrándolas con la subjetividad de su percepción, es por ello que se ha elegido la metodología Q de manera parcial pues permitirá estudiar la subjetividad de las personas, además este será complementado con otras entrevistas que se describirán más adelante.

La metodología Q fue desarrollada por el psicólogo británico William Stephenson en 1935 guiado por el interés de estudiar las actitudes de los individuos. Es una herramienta por medio de la cual se pueden analizar las perspectivas subjetivas de un grupo heterogéneo de personas acerca de un tema específico Zabala (2014), en el que se combinan métodos cualitativos y cuantitativos para su análisis Coogan & Herrington (2011).

Un estudio Q empieza con la identificación de un tema de estudio así como la selección del grupo de personas de las que interesa conocer sus perspectivas. A ellas se les presenta una lista de afirmaciones a las cuales se les denomina "concursos", las mismas que deben cubrir todos los puntos de vista para que así éstas personas llamadas "participantes" puedan clasificarlas de acuerdo a sus preferencias.

Posteriormente se procesa la información en un software, el mismo que muestra un tablero tipo, que indica como una persona modelo de cada grupo ordenaría las afirmaciones, describiéndose así una tendencia Coogan & Herrington (2011).

El propósito de introducir la metodología Q en las investigaciones es para desarrollar un mejor entendimiento de la subjetividad de la conducta humana Stephenson (1935).

### 3.1.1 Concurso

El primer paso para la aplicación de la metodología Q es la formulación del concurso, este consiste en determinar el tema a ser estudiado para posteriormente describir todas las perspectivas posibles acerca del tema a tratar, para este estudio se relacionaron variables que contenían las distintas formas de urbanizar y la movilidad ligada a ellos, según el área en el que esté ubicado.

### 3.1.2 Muestra-Q

"Muestra-Q es una colección de afirmaciones que se presentan a los encuestados para ordenar en un tablero tipo" Cools (2009) p. 443. Para este estudio se empezó por 36 afirmaciones para finalmente obtener un total de 9, las que reúnen todas las tipologías de vivienda existentes en la ciudad de Cuenca tales como: condominios horizontales y verticales, urbanizaciones y viviendas unifamiliares; todos ellos ubicados en el área urbana y periurbana con excepción de los condominios verticales localizados en el centro histórico. Cada una de ellas incluye la relación que guardan con los distintos modos de transporte existentes. Es importante acotar que en primera instancia se elaboraron tarjetas narrativas, pero al buscar que estas sean más didácticas y comprensibles fueron plasmadas en gráficos. (fig. 77)

### 3.1.3 Participantes

La metodología Q no requiere un amplio número de participantes, ya que lo que mide es la diversidad de opiniones, por ello es importante destacar que la selección de los participantes no es aleatoria: "es una muestra estructurada de los encuestados que son teóricamente relevantes para el problema a consideración" van Exel (2005) p. 8. Para este estudio se seleccionaron a 36 personas que representan un total de 18 familias (tabla 20), esto debido a que el método estuvo orientado únicamente a los/las jefes de cada hogar. Los participantes fueron seleccionados previamente, ya que debían residir en cada una de las formas de urbanizar presentadas dentro de las afirmaciones.

### 3.1.4 Clasificación-Q

Las tarjetas fueron administradas a partir del 22 de mayo al 14 de junio de 2018. La frase introductoria fue: "Imagine por un momento que tiene que mudarse, para lo cual tiene un presupuesto entre ochenta y cien mil dólares". El presupuesto fue delimitado, ya que podía suceder que las personas imaginen vivir en lugares en donde su estado socio económico no les permitiese, ya que si bien se necesitaba captar las preferencias de las personas, estas debían ser realistas.

En primera instancia, se le instruyó al participante sobre los 9 gráficos que contenían las afirmaciones, para posteriormente ubicarlas en tres grupos, siendo el primero con las que más está de acuerdo, el segundo las neutrales y por último con las que menos está de acuerdo. Seguido a ello el participante procede a colocar las tarjetas en el tablero clasificándolas en cinco categorías: a donde nunca se cambiaría, a donde no lo haría, a donde le es indiferente ir, a donde si iría y por último la vivienda ideal a donde le gustaría ir. A estas categorías se les ha otorgado un valor que varía desde -2 a +2 como se muestra en la fig. 77

Posterior al proceso de ordenar las tarjetas según sus preferencias se les aplica una entrevista, preguntándoles las razones por las cuales priorizan una u otra tarjeta, de esta manera es posible captar el por qué de sus percepciones.



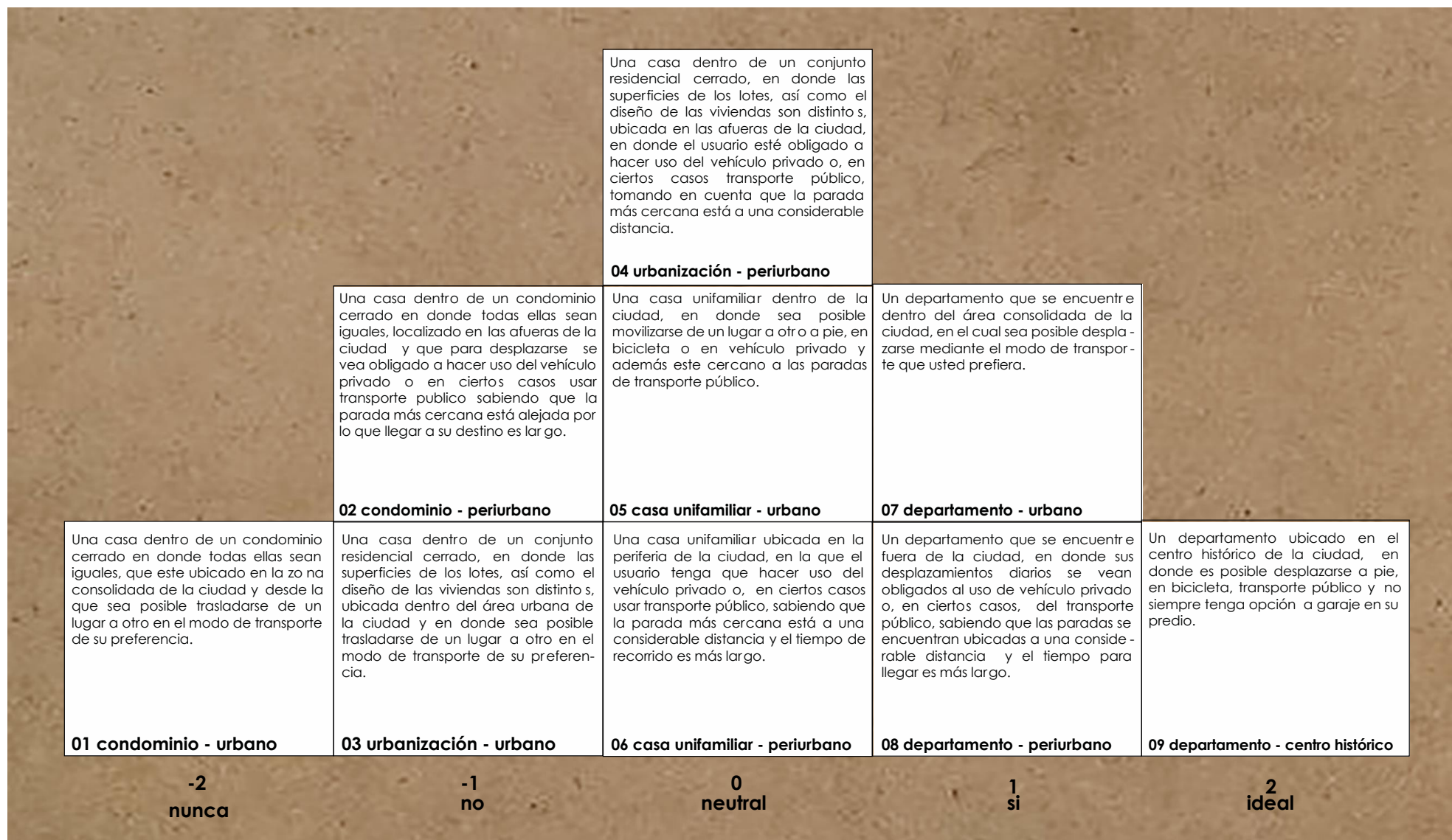
Información demográfica		No. Participantes	% Participantes
Género	Masculino	18	50%
	Femenino	18	50%
Edad	27-46	17	47%
	47-67	19	53%
Ingreso mensual por hogar	>\$800	2	6%
	\$800-2400	18	50%
	<\$2400	16	44%
Formas de urbanizar y localización	Condominios horizontales en el área urbana	4	11,11%
	Condominios horizontales en el área urbana	4	11,11%
	Condominios verticales en el área urbana	4	11,11%
	Condominios verticales en el área periurbana	4	11,11%
	Urbanizaciones en el área urbana	4	11,11%
	Urbanizaciones en el área periurbana	4	11,11%
	Viviendas unifamiliares en el área urbana	4	11,11%
	Viviendas unifamiliares en el área periurbana	4	11,11%
	Condominios verticales en el Centro Histórico	4	11,11%

**Tabla 20:** Registro de participantes de la metodología Q.

**Fuente:** Registro de participantes, método Q, 2018

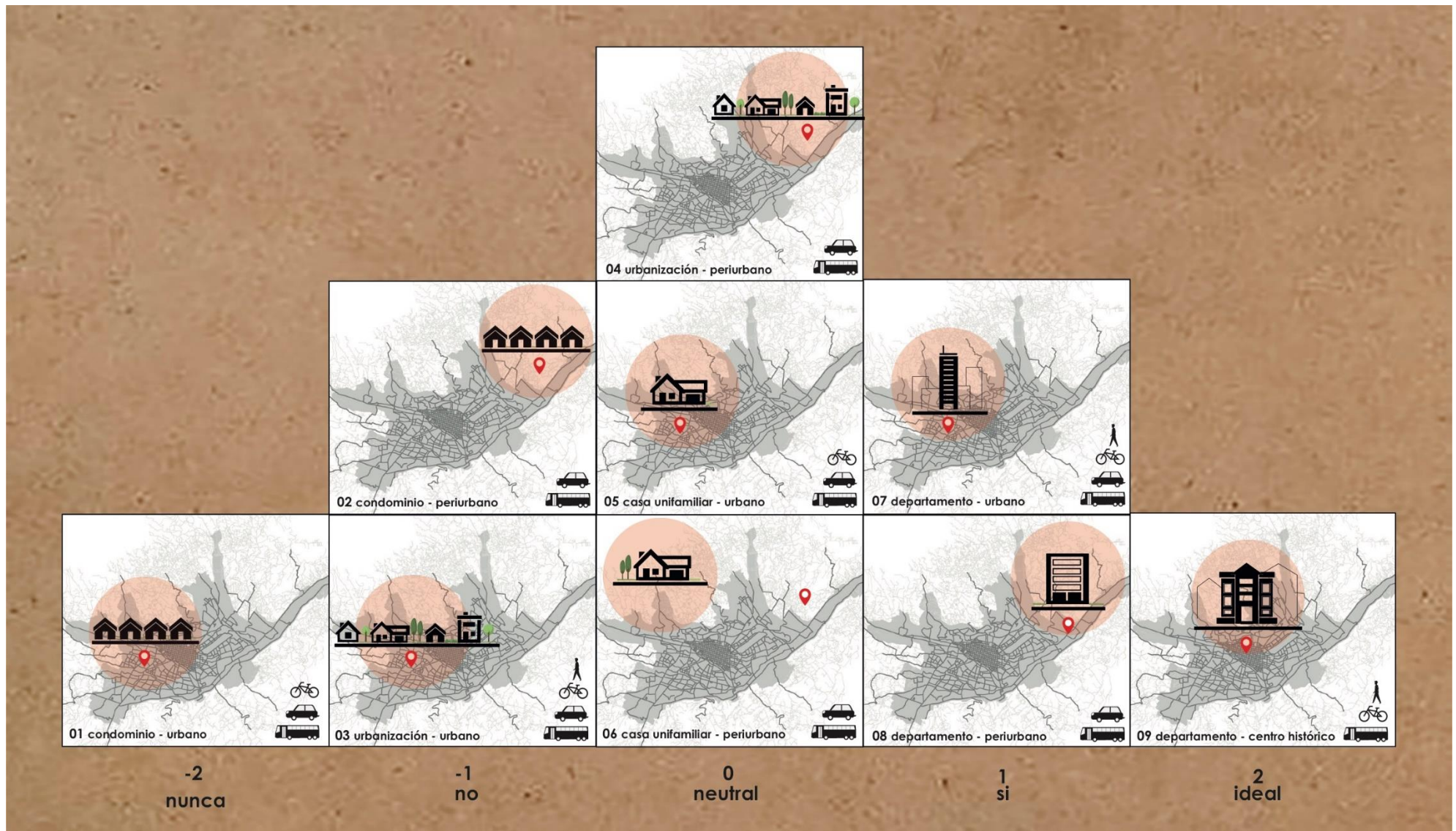
**Elaboración:** Grupo de trabajo





**Figura 77:** Tablero organizado en orden numérico, con tarjetas que narran las afirmaciones.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



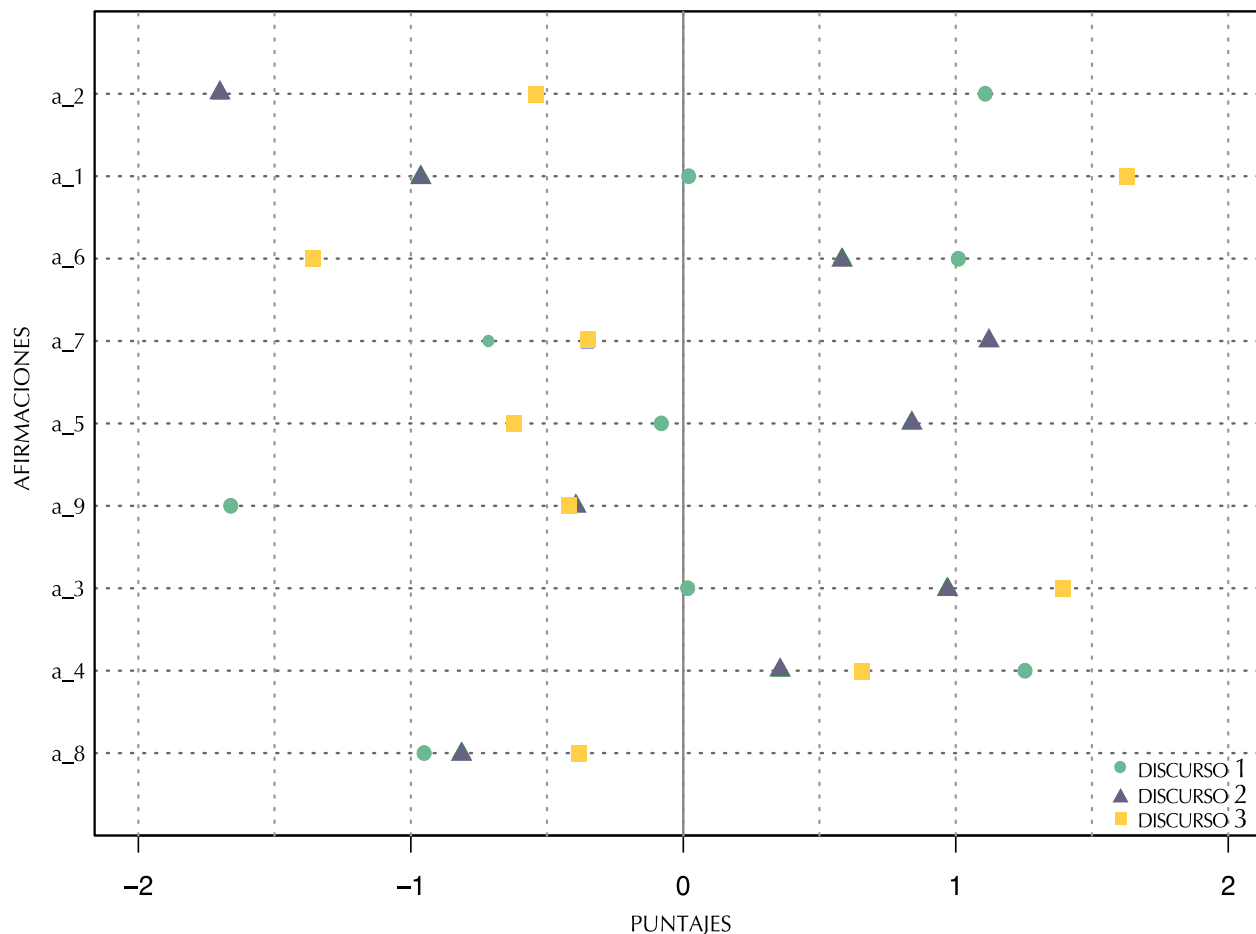
**Figura 78:** Tablero ordenado en orden numérico, con tarjetas gráficas  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

### 3.2 Resultados

La figura 79 es resultado del programa de análisis estadístico R, en donde se procesaron todos los datos obtenidos. Muestra los tres discursos con los que los participantes se identificaron; representados por las diferentes figuras geométricas respectivamente. Los discursos son entendidos como las declaraciones ordenadas que muestran un resumen de la diversidad de opiniones existentes entre los participantes.

El eje X muestra el rango de los puntajes (-2 a +2) asignados por los participantes a cada una de las nueve afirmaciones; mientras que el eje Y está representado por dichas afirmaciones. El eje 0, representa una posición neutral del grupo de personas con respecto a cada una de las afirmaciones, del lado izquierdo están aquellos lugares a donde no les gustaría ir; mientras que del lado derecho están las viviendas que más se acercan a su ideal.

De los 36 participantes, 10 se identificaron con el primer discurso, 12 con el segundo y 3 con el último. Además 11 de ellos no fueron estadísticamente significativos para ninguno de los discursos. Más adelante se analizarán específicamente cada uno de estos discursos.



**Figura 79:** Puntajes de los discursos en relación a las afirmaciones establecidas.

**Fuente:** Registro de participantes, método Q, 2018

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 80:** Participante condominio horizontal, zona periurbana.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

### 3.2.1 Discurso 1: Orientado a la cercanía con la naturaleza y a los espacios amplios

Los usuarios que pertenecen a este grupo muestran un alto interés por viviendas ubicadas fuera del área consolidada, con una mayor superficie, en donde se sienten cómodos con la cercanía de la naturaleza y libres de la congestión existente en la ciudad. A pesar de preferir su ubicación en la periferia, prioriza en ellos el sentirse seguros por lo que se inclinan mayoritariamente por una urbanización o un condominio, sin excluir la posibilidad de vivir en una vivienda unifamiliar. Son indiferentes a ubicarse en una urbanización, condominio o una vivienda unifamiliar dentro de la área

urbana; pero no toleran la idea de situarse en los condominios verticales de ningún tipo. Este grupo está formado por diez participantes en los cuales predomina el género masculino y el nivel de ingresos del hogar es mayor a seis salarios básicos unificados, además se caracterizan por poseer dos o más vehículos. Cinco de ellos pertenecen a la zona periurbana, cuatro a la zona urbana y uno al centro histórico; es decir la diferencia entre las zonas donde se ubican no definen al grupo, tampoco lo hacen la edad ni la ocupación.

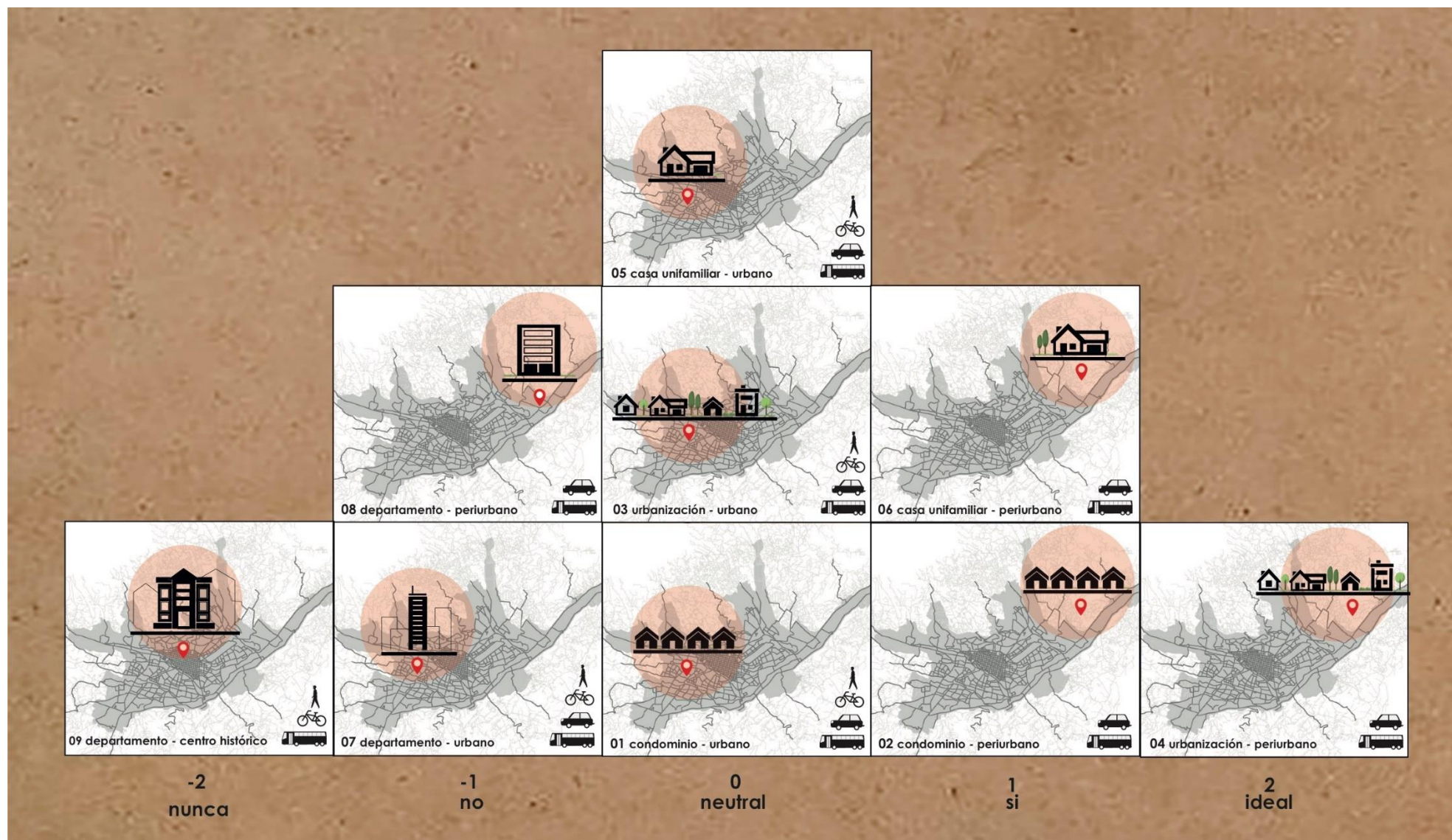
N.	Nombre	Género	Edad	Ocupación	Tipología	Ubicación	Ingreso mensual /hogar
1	Ivone	Femenino	27	Diseñadora	C.H.	Urbana	>\$800
2	Fredy	Masculino	46	Ejec.Turismo	C.H.	Periurbana	\$800-2400
3	José	Masculino	53	Constructor	C.V.	Urbana	<\$2400
4	Juan	Masculino	32	Ingeniero	C.V.	Periurbana	<\$2400
5	Ruth	Femenino	58	Docente	C.V.	Centro histórico	\$800-2400
6	Iván	Masculino	67	Arquitecto	U.	Urbana	<\$2400
7	Pablo	Masculino	56	Ing. Civil	U.	Periurbana	<\$2400
8	Rosalina	Femenino	38	Economista	U.	Periurbana	<\$2400
9	Byron	Masculino	37	Comerciante	V.U	Urbana	\$800-2400
10	Roberto	Masculino	65	Economista	V.U	Periurbana	\$800-2400

**Tabla 21:** Participantes que pertenecen al discurso 1.

**Fuente:** Registro de participantes, método Q, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 81:** Tablero tipo de los participantes del discurso 1.

**Fuente:** Registro de participantes, método Q, 2018

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 82:** Participante condominio horizontal, zona urbana.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

### 3.2.2 Discurso 2: Orientado a una movilidad eficiente

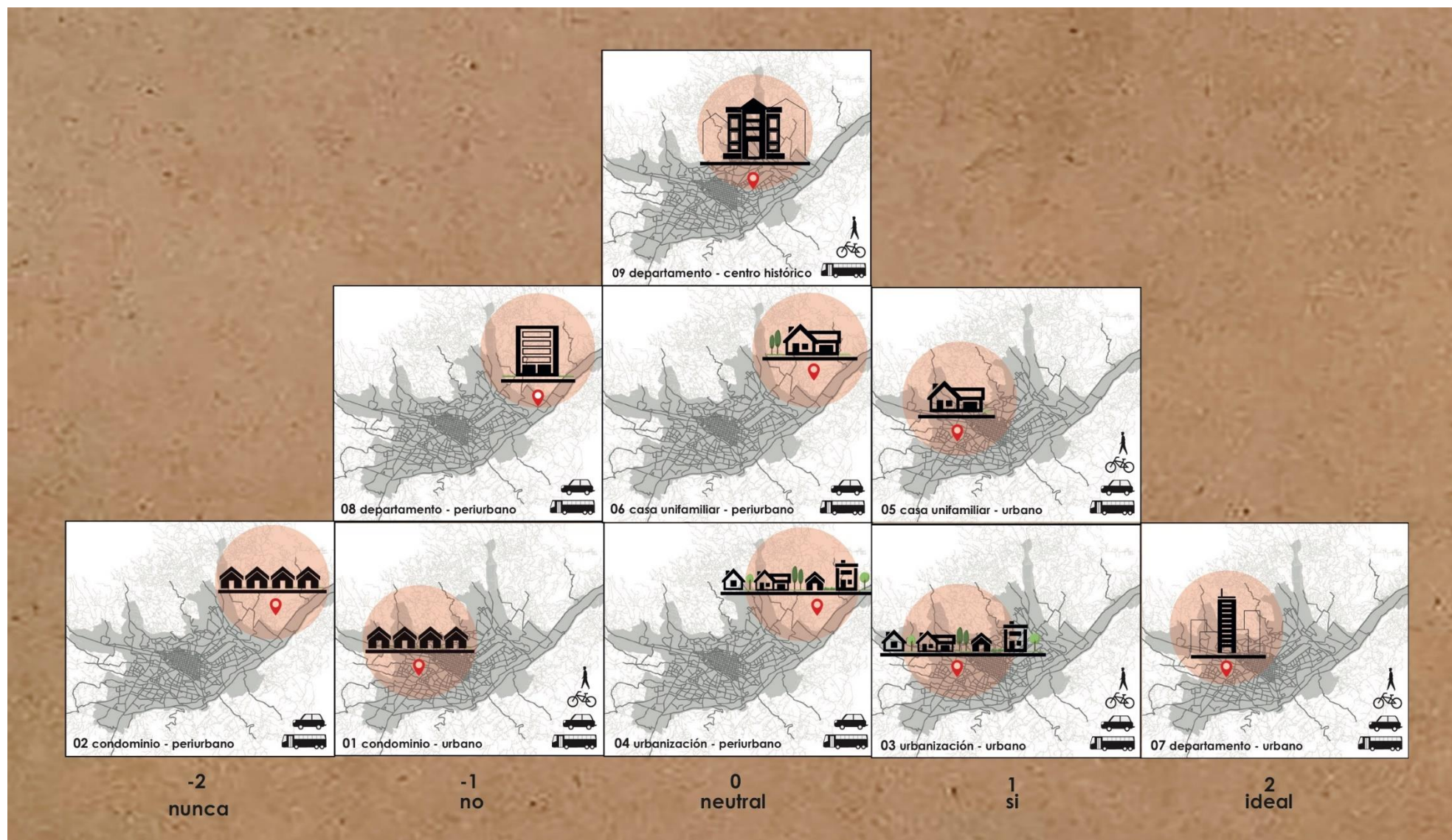
Este grupo de personas prioriza la movilidad eficiente es decir el uso de diversos modos de transporte para desplazarse de un lugar a otro, la seguridad es también una característica que les permite determinar en donde emplazarse. Por lo anteriormente mencionado destaca en ellos la preferencia por los condominios verticales y urbanizaciones además de la vivienda unifamiliar en el área urbana. Se muestran indiferentes con la idea de ubicarse en una urbanización y vivienda unifamiliar en el periurbano así como en un condominio vertical en el centro histórico; pero rechazan la posibilidad de situarse en condominios horizontales de cualquier tipo y en

condominios verticales en la zona periurbana. Este grupo está formado por doce participantes en los cuales predomina notablemente el género femenino, lo que confirma que la movilidad es importante para las mujeres pues ellas tienen diferentes patrones de movilidad en comparación con los hombres, utilizan en mayor medida el transporte público o sus desplazamientos son a pie, en consecuencia necesitan ubicarse dentro de la ciudad consolidada. Los participantes de este grupo se caracterizan por habitar en viviendas unifamiliares y tener en su mayoría un nivel de ingresos del hogar entre dos y seis salarios básicos unificados.

N.	Nombre	Género	Edad	Ocupación	Tipología	Ubicación	Ingreso mensual /hogar
1	Ana	Femenino	58	Arquitecta	C.H.	Urbana	<\$2400
2	Andrés	Masculino	33	Estudiante	C.H.	Periurbana	\$800-2400
3	Ximena	Femenino	38	E. público	C.H.	Periurbana	\$800-2400
4	Silvana	Femenino	32	Ingeniero	C.V.	Periurbana	<\$2400
5	María	Femenino	52	Comerciante	C.V.	Centro histórico	\$800-2400
6	Lourdes	Femenino	45	E. privada	U.	Urbana	<\$2400
7	Marco	Masculino	59	Comerciante	V.U	Urbana	<\$2400
8	Patricia	Femenino	53	Comerciante	V.U	Urbana	<\$2400
9	Gabriela	Femenino	35	Diseñadora	V.U	Urbana	\$800-2400
10	Enrique	Masculino	53	Diseñador	V.U	Periurbana	\$800-2400
11	Lorena	Femenino	52	Naturópata	V.U	Periurbana	\$800-2400
12	Zandra	Femenino	54	Ama de casa	V.U	Periurbana	\$800-2400

**Tabla 22:** Participantes que pertenecen al discurso 2.  
**Fuente:** Registro de participantes, método Q, 2018.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo





**Figura 83:** Tablero tipo de los participantes del discurso 2.

**Fuente:** Registro de participantes, método Q, 2018

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 84:** Participante condominio horizontal, zona urbana.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

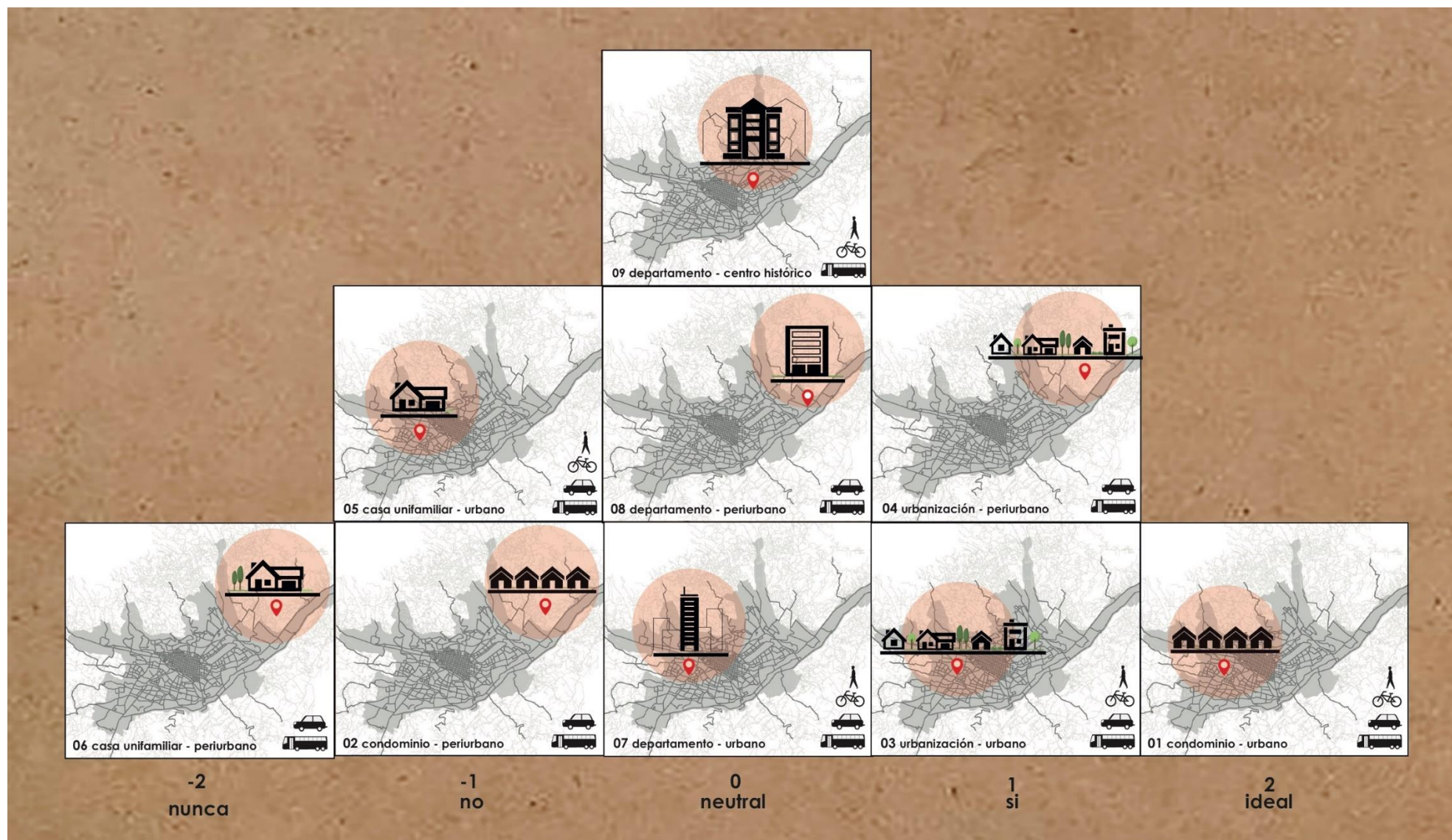
3.2.3 Discurso 3: orientado a la seguridad

Los participantes de este grupo priorizan la seguridad como principal elemento al momento de escoger una vivienda. La ubicación de los mismos resulta ser un factor secundario, ya que pueden ubicarse dentro de la zona urbana así como de la periurbana siempre y cuando lo hagan dentro de un condominio o una urbanización. En estas personas el sentirse resguardado es trascendental, es por ello que deciden ubicarse en conjuntos residenciales en donde exista cercanía con los vecinos. Debido al reducido número de participantes de este grupo no existen otras características que los definan como tal.

N.	Nombre	Género	Edad	Ocupación	Tipología	Ubicación	Ingreso mensual /hogar
1	Juana	Femenino	44	Ama de casa	C.H.	Urbana	\$800-2400
2	Diego	Masculino	38	E. privado	C.V.	Centro histórico	\$800-2400
3	Mario	Masculino	55	Abogado	U.	Urbana	<\$2400

**Tabla 23:** Participantes que pertenecen al discurso 3.  
**Fuente:** Registro de participantes, método Q, 2018.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.





**Figura 85:** Tablero tipo de los participantes del discurso 3.

**Fuente:** Registro de participantes, método Q, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 86:** Condominio horizontal Buenaventura, Cuenca.  
**Fuente:** Grupo de trabajo

### 3.3 Conclusiones

Una de las principales causas de ocupación de suelo rural en nuestra ciudad está dada por los precios de la tierra, el precio del suelo rural es notoriamente competitivo en relación con el del área urbana.

El perímetro de la ciudad presiona por expandirse, los principales implicados en ello son los constructores quienes buscan en la mayoría de los casos parroquias rurales que cuenten con infraestructura adecuada para emplazar sus proyectos; grandes vías que albergan extensos kilómetros que conectan la periferia con las centralidades.

Por todo ello, se debe conseguir que la gente analice sus preferencias de ubicación, que repense la movilidad, los modos y tiempos necesarios para realizar sus desplazamientos diarios desde el periurbano a la ciudad.

Además se debe cuidar que la ocupación del área rural por las diferentes tipologías fraccione la ciudad y la categorice, como está pasando actualmente en nuestra ciudad habiéndose convertido ya la parroquia de Ricaurte en la parroquia de los "condominios" y la de San Joaquín en la de las "urbanizaciones".





# 4 CAPÍTULO

PRADO  
ALTO

# 4 Diarios de viaje

“La arquitectura es un componente más para producir cambios relevantes en la sociedad”

-Michel Rojkind-

<b>4.1</b>	<b>Diarios de viaje</b>	<b>101</b>
4.1.1	Proceso de aplicación	101
<b>4.2</b>	<b>Resultados</b>	<b>104</b>
4.2.1	Resultados para las mujeres	106
4.2.2	Resultados para los hombres	112
<b>4.3</b>	<b>Conclusiones</b>	<b>118</b>







## 4.1 Diarios de viaje

Las personas no solo residen en las ciudades sino también trabajan, usan el espacio público y realizan otras actividades; lo que implica desplazamientos diarios. Es por ello que los estudios sobre el comportamiento espacial de la población en el interior de las ciudades han ido incrementando notablemente en los últimos tiempos.

La presente investigación busca evaluar el comportamiento de los individuos respecto a sus desplazamientos e investigar estos desplazamientos diarios desde un punto de vista comportamental; para ello no cabe duda que las entrevistas con la información acerca del origen y destino de sus desplazamientos constituye el punto de partida óptimo; por lo que resulta adecuado aplicar esta metodología.

El diario de viaje se compone del relato de todos los viajes realizados en el día por un individuo, ordenados cronológicamente.

Su objetivo principal es recopilar algunas características de los viajes, entre ellos están el origen, destino, motivo, hora, modo de transporte utilizado, y tiempo empleado. La metodología se aplicará a todos los miembros de los hogares incluidos en la muestra que sean mayores de tres años. La entrevista además de la sección asignada para el diario de viaje, incluye algunos datos sociodemográficos y de movilidad (fig.87) que se presentan en la parte superior.

Además para cumplir con los objetivos de esta investigación se vio necesario introducir también datos sociodemográficos y de vivienda, por lo que se realizó una encuesta complementaria al diario de viaje que es de comportamiento en la elección de viaje únicamente guiada a el/la jefe del hogar (fig.87), cuyas variables son independientes y serán tomadas en cuenta para analizarlas conjuntamente con los diarios de viaje.

### 4.1.1 Proceso de aplicación

En primera instancia se llenaron los datos de la ficha socio-demográfica, posteriormente se aplicó el diario de viaje, en donde se detallan todos los viajes realizados las 24 h del día anterior. Para este estudio se registraron los datos de un día entre semana y un sábado, pues las dinámicas de estos son distintas se enfatizó en no omitir ningún desplazamiento por más corto que este fuese. Finalmente se recolectaron para el análisis 597 viajes realizados por 55 personas de los 18 hogares.

La entrevista se realizó personalmente bajo previa cita de cada encuestado. La encuesta sociodemográfica se basó en algunas preguntas disponibles en el Censo de Vivienda y Hogares del Ecuador, 2010 y en la encuesta de diarios de viaje como la NHTS Data User Guide (Federal Highway Administration (2017)). Para marcar las rutas de sus desplazamientos, el encuestado recibió un mapa de la ciudad de Cuenca en donde trazó los recorridos; posteriormente esta información fue procesada en el programa ARCGIS 10.2



FECHA:

**ENTREVISTA Travel Choice Behaviour para el/la jefe del hogar**  
Estudio comparativo entre urbanizaciones y condominios, del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, respecto al modo de transporte utilizado.

---

**1** Nombre del encuestador/a \_\_\_\_\_

**2** Parroquia / Barrio \_\_\_\_\_

**3** Ubicación de la vivienda

Condominio horizontal ☐  
Condominio vertical ☐  
Urbanización ☐

Buenas tardes somos estudiantes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Cuenca y estamos realizando nuestro proyecto de tesis acerca de la movilidad de las personas que viven en condominios y urbanizaciones; podría usted responderme las siguientes preguntas?

**Datos socio-demográficos**

**4** Número de miembros del hogar \_\_\_\_\_

**5** Género ☐ ☐  
**6** Edad   
**7** Estado civil   
**8** Ocupación   
**9** Nivel de estudios

**10** Nivel de ingresos del hogar ☐ menos de \$400  
☐ entre \$400 y \$800  
☐ entre \$800 y \$2400  
☐ mayor a \$2400

**11** Número de vehículos en el hogar \_\_\_\_\_

Marca	Modelo	Año
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**12** Dispone de servicio doméstico ☐ SI (ir a la pregunta 13)  
☐ NO

**13** ☐ tiempo completo  
☐ medio tiempo  
☐ por horas

**Datos de vivienda**

**14** Tenencia ☐ Propia y totalmente pagada (ir a la pregunta 15)  
☐ Propia y la está pagando (ir a la pregunta 15)  
☐ Propia (regalada, donada, heredada) (ir a la pregunta 15)  
☐ Prestada o cedida (no paga)  
☐ Arrendada

**15** Costo del inmueble en el mercado

**16** Superficie construida  m2

**17** ¿Dispone su casa/departamento de alguna de las siguientes áreas? ☐ jardín  
☐ patio  
☐ áreas recreativas comunales

FECHA:

**ENTREVISTA Travel Choice Behaviour para el/la jefe del hogar**  
Estudio comparativo entre urbanizaciones y condominios de área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, respecto al modo de transporte utilizado.

---

Ahora le haremos algunas preguntas, sería usted tan amable de responderlas?

**18** Mi primera pregunta es acerca de la calidad de vida en su barrio, ¿Diría usted que está \_\_\_\_\_ con la calidad de vida en su barrio?

a. Satisfecho  
b. De alguna manera satisfecho  
c. Insatisfecho  
d. No sabe / rechazó

¿Porqué?

**19** ¿Cuales fueron las principales razones por las que decidió vivir en su actual casa?

**Figura 87:** Entrevista travel choice behaviour para el/la jefe del hogar.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



FECHA:

### ENTREVISTA Travel Choice Behaviour

Estudio comparativo entre urbanizaciones y condominios de área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, respecto al modo de transporte utilizado.

---

**1** Relación con el jefe de hogar \_\_\_\_\_

- a. jefe de hogar
- b. cónyugue o conviviente
- c. hijo o hija
- d. nieto o nieta
- e. padre o madre
- f. empleado/empleada doméstica

**Datos socio-demográficos**

**2** Género

**3** Edad

**4** Estado civil

**5** Ocupación

**6** Nivel de estudios


**Movilidad**

**7** Cuánto gasta usted mensualmente para movilizarse en los siguientes modos de transporte ?

auto

bus

taxi

buseta escolar


Porfavor llenar la siguiente tabla detallando cada uno de los viajes realizados el día de hoy.

	ORIGEN	DESTINO	MOTIVO	HORA	MODO DE TRANSPORTE															
					a pie	tiempo	bicicleta	tiempo	moto	tiempo	auto (conductor)	tiempo	auto (pasajero)	tiempo	bus/buseta escolar	tiempo	bus	tiempo	taxi	tiempo
Ej:	Casa	Municipio	Trabajo	8:00am	✓	7min											✓	18min		

**Figura 88:** Entrevista travel choice behaviour.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.



## 4.2 Resultados

Dentro de los datos recopilados es posible encontrar el género y la edad de los entrevistados, así como el número de sus desplazamientos diarios, el modo de transporte utilizado, el motivo, sus distancias y las horas de viaje.

Además se ha incluido un análisis de las diferentes zonas de la ciudad como es el caso del área urbana y periurbana en donde se detalla el número de recorridos realizados en un día entre semana y sábado. De igual manera se detallan los desplazamientos, el modo de transporte empleado, los gastos mensuales y tiempos de movilización realizados por los habitantes que residen dentro de los condominios horizontales, verticales y urbanizaciones seleccionadas, asimismo es importante acotar que se han incorporado las viviendas unifamiliares, para complementar con el estudio de todas las tipologías existentes en la ciudad de Cuenca.

Dentro de las personas entrevistadas para fines de estudio están un total 13 mujeres cuyas edades oscilan entre los 16 – 58 años, y un total de 14 hombres que van desde los 6 – 63 años de edad. (fig.89, 90)

La figura 91 muestra una pirámide mixta que incluye datos como grupos de edad, género, modos de transporte y número de desplazamientos. En ella se observa que la mayoría de personas entrevistadas se encuentran en un rango de edad entre los cincuenta y cincuenta y nueve años, mientras que la minoría poseen entre sesenta y sesenta y nueve años; así mismo el principal modo de transporte empleado es el auto privado, en el caso de los hombres siendo conductores y en el de las mujeres como pasajeras; por otro lado, dentro de los modos de transporte utilizados con menor frecuencia se hallan: el taxi, el bus, la moto y la bicicleta.

De las personas entrevistadas se evidencia que a partir de los veinte años optan por moverse a pie, en el caso de los hombres el grupo que considera como primera opción de desplazamiento caminar está entre los sesenta y sesenta y nueve años, mientras que de las mujeres está entre los cincuenta y los cincuenta y nueve años.

De igual manera las personas que utilizan con mayor frecuencia el transporte público y taxi tienen entre veinte y veinte y nueve años. Por otra parte ha sido posible notar que las mujeres no utilizan moto ni bicicleta para transportarse.



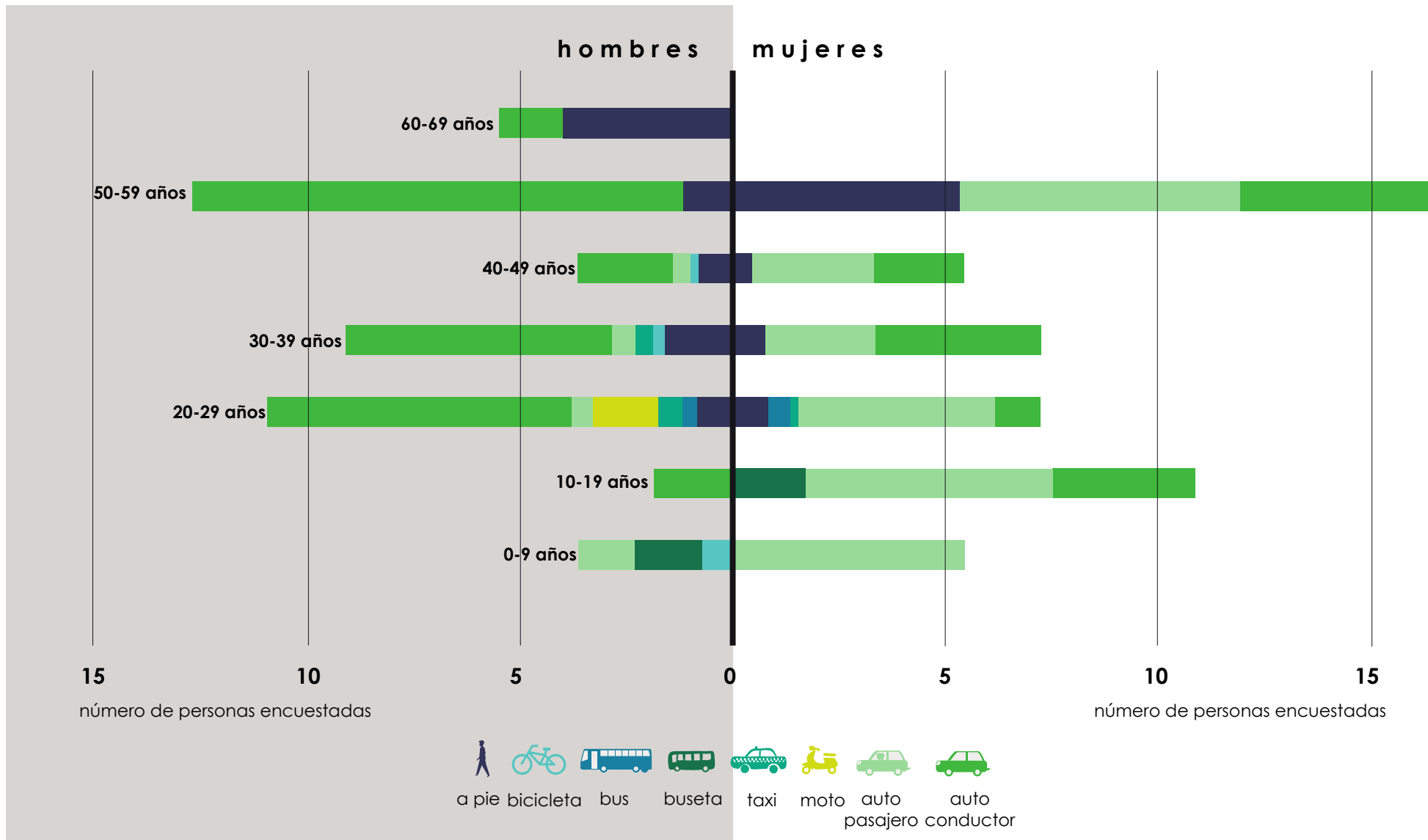
**Figura 89:** Encuesta al jefe de hogar de un condominio vertical, área urbana.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 90:** Encuesta a la jefe de hogar de un condominio horizontal, área periurbana.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 91:** Pirámide de hombres y mujeres por edades y modos de transporte utilizados.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

## 4.2.1 Resultados de las mujeres

### a) Modos de transporte y km recorridos

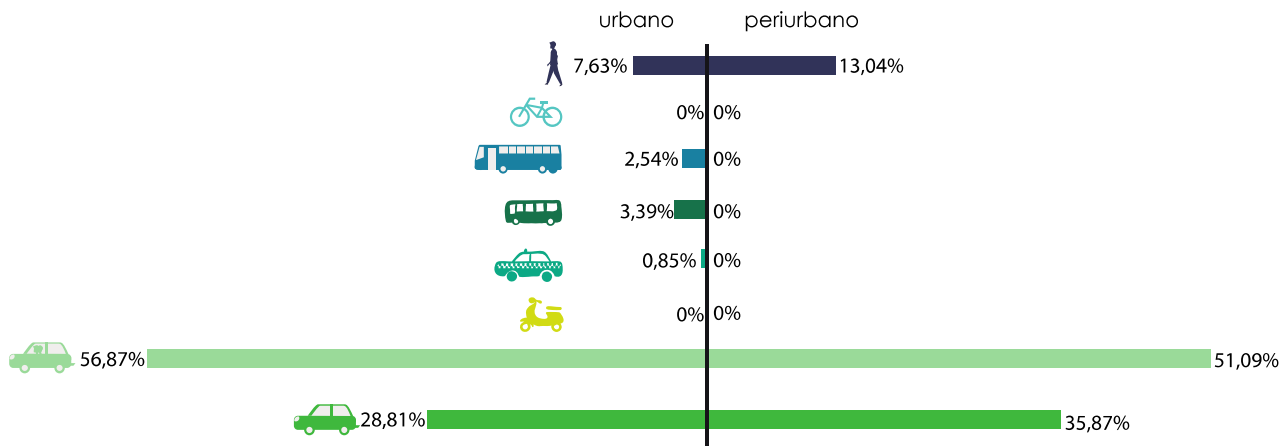
Dentro de la figura 92, se observa que el principal modo de transporte usado por las mujeres que residen tanto en el área urbana como periurbano es el auto como pasajeras, seguido del auto como conductor; siendo así los dos modos los más representativos.

En el caso de los viajes a pie, las mujeres del periurbano caminan más que aquellas del área urbana, aunque su principal motivo sea por deporte (fig. 92) pues ellas se sienten más cómodas haciendo ejercicio cerca de la naturaleza. Además de ello, la bicicleta y la moto no son usadas como modos de transporte en el caso de las mujeres en general, esto probablemente debido a la inseguridad que ellas perciben en las vías al conducir estos modos.

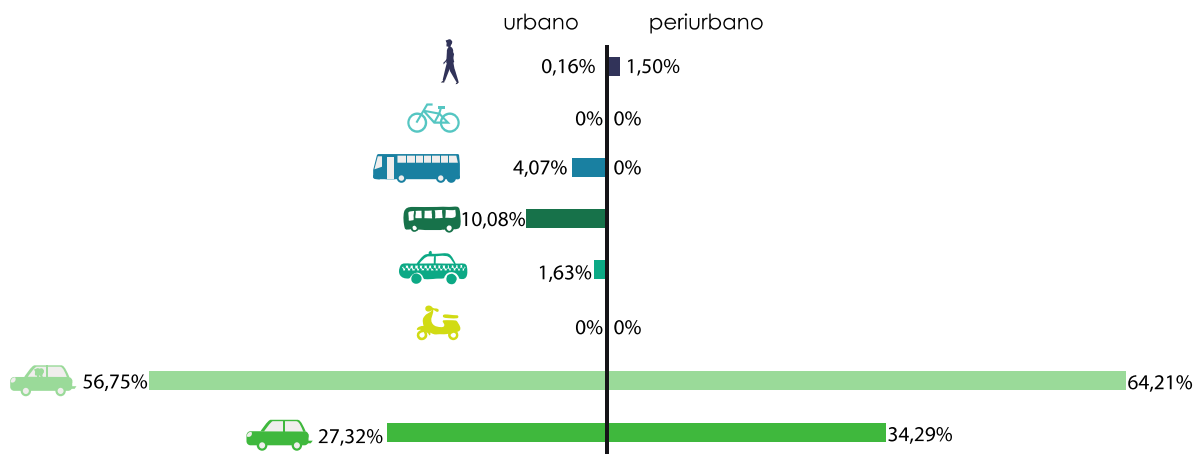
Es también importante recalcar que las mujeres del área urbana muestran mayor diversidad en la elección del modo de transporte, mientras que las del periurbano usan únicamente el auto privado para sus viajes diarios. En cuanto a los kilómetros recorridos, aquellas que viven en el periurbano recorren más kilómetros en general que aquellas del área urbana, ya que sus desplazamientos implican largas distancias.

Las figuras 93, 94 y 95 muestran cada uno de los modos de transporte usados por las mujeres del área urbana y periurbano con sus kilómetros.

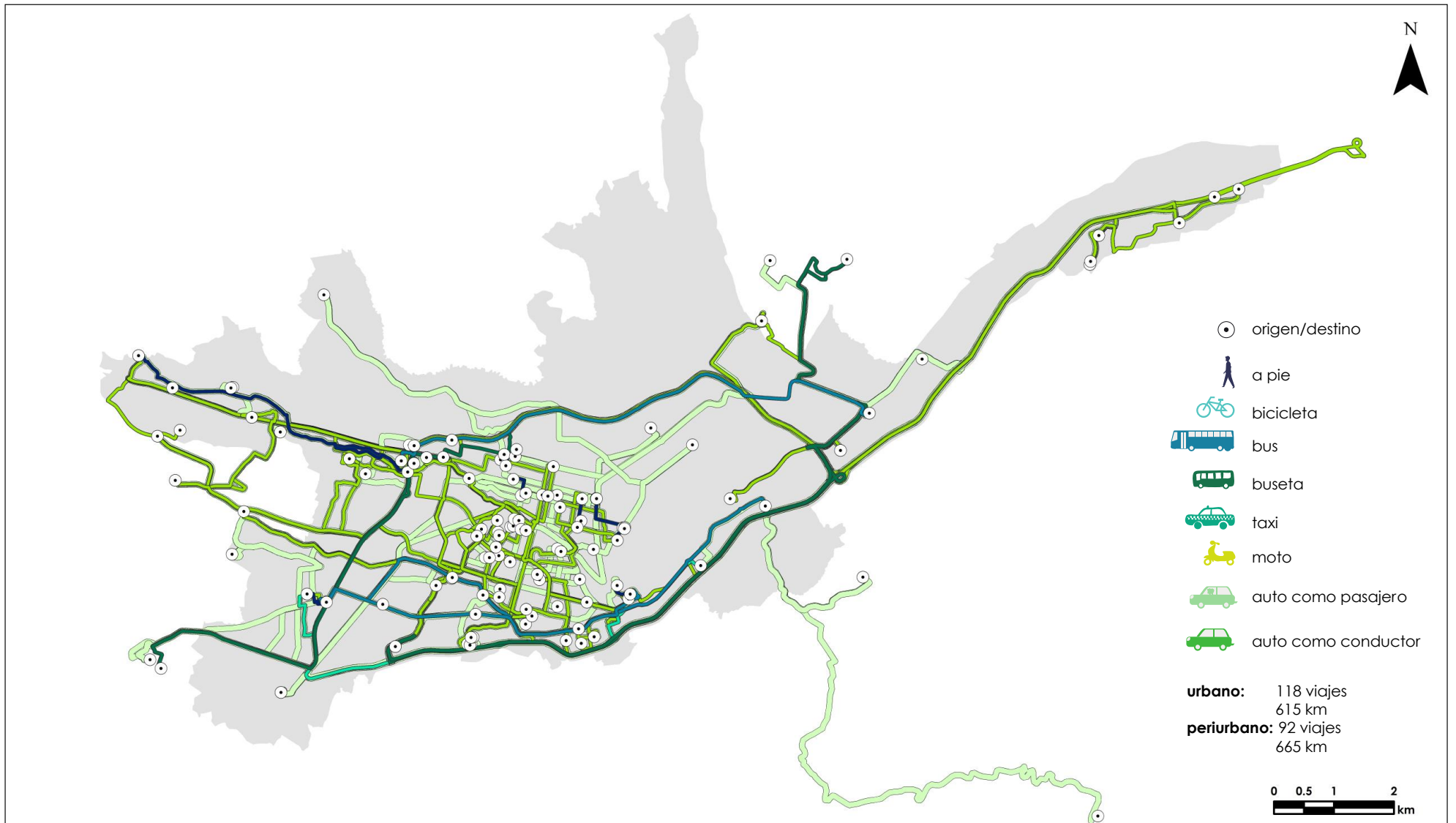
### porcentaje de viajes según modos de transporte



### porcentaje de kilómetros recorridos según modos de transporte

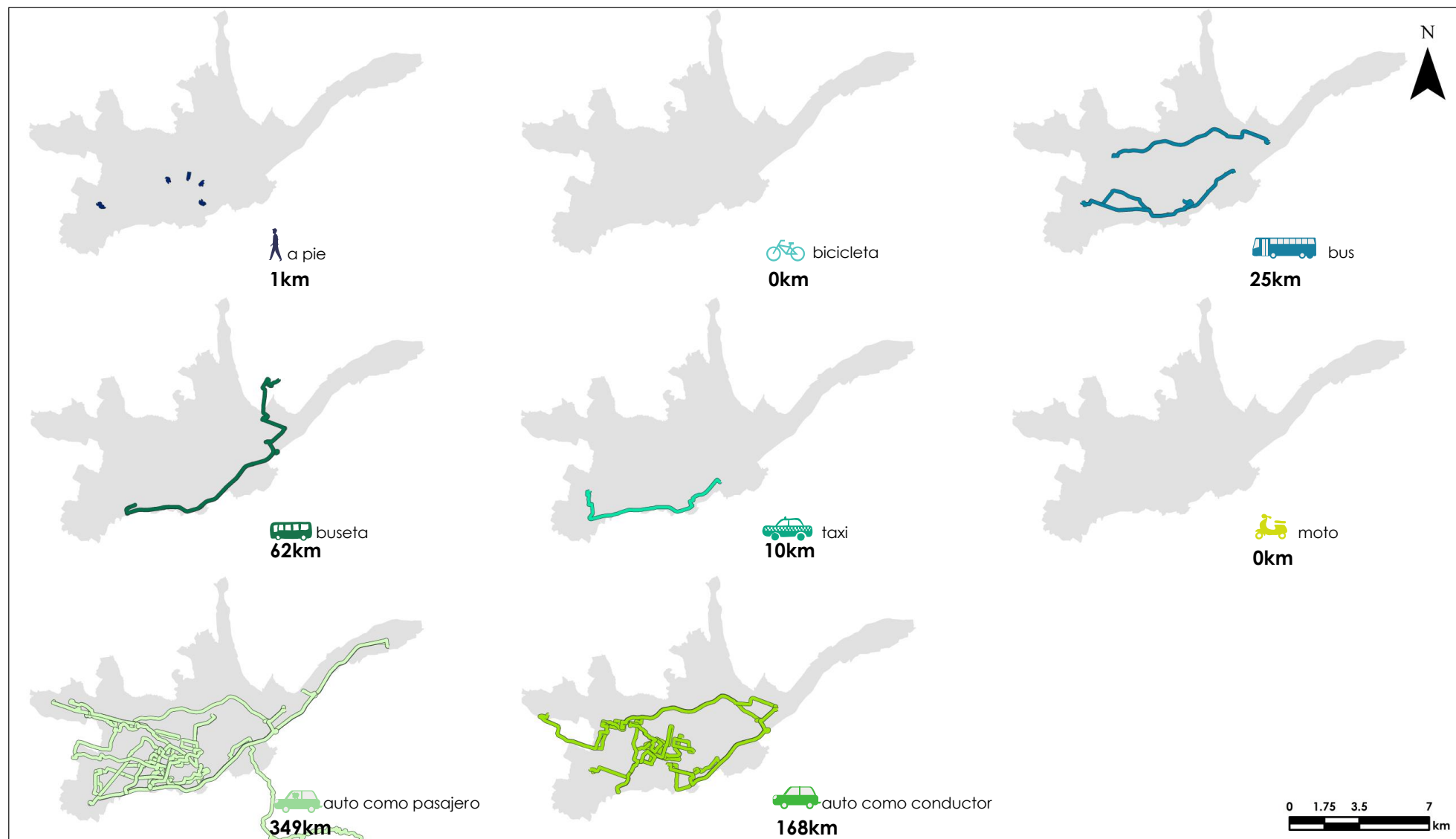


**Figura 92:** Porcentaje de viajes y kilómetros recorridos por las mujeres del área urbana y periurbana según modos de transporte.  
**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 93:** Total de kilómetros recorridos por las mujeres del área urbana y periurbana según modos de transporte.  
**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.

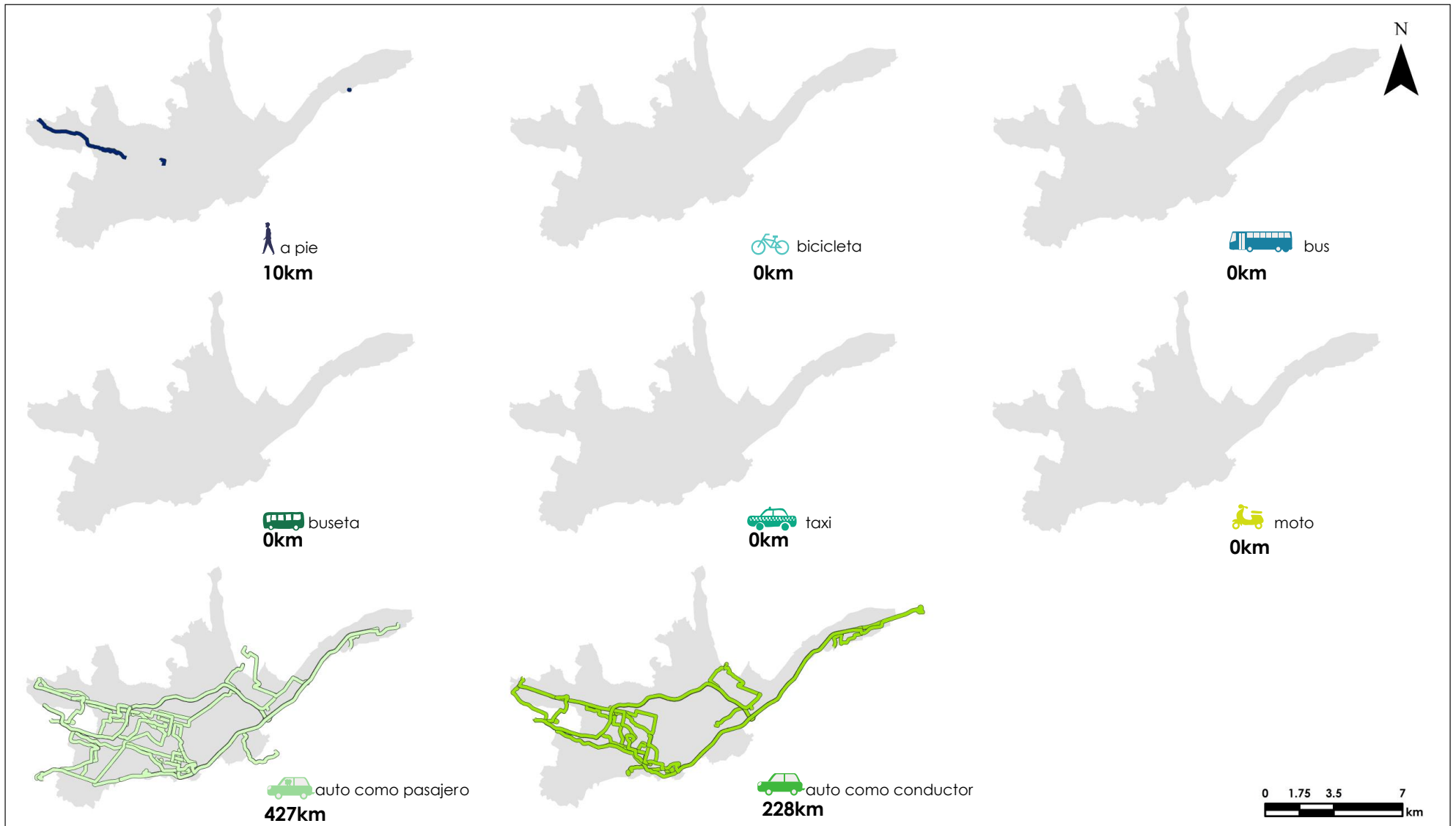




**Figura 94:** Total de kilómetros recorridos por las mujeres del área urbana según modos de transporte.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 95:** Total de kilómetros recorridos por las mujeres del área periurbana según modos de transporte.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

## b) Motivos y número de viajes

La figura 96 muestra que en el caso del auto como pasajeras, el motivo primordial para desplazarse es para regresar a casa, cuando usan el auto como conductoras lo hacen para conducir al trabajo o para dejar o recoger algún miembro del hogar; actividad que generalmente recae sobre la mujer.

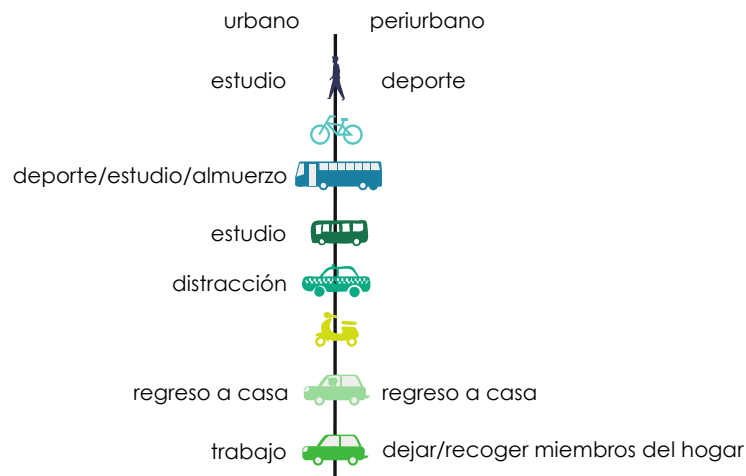
En el caso de las mujeres que se desplazan a pie, aquellas que viven en el área urbana lo hacen con el fin de llegar a sus lugares de estudio, mientras que las del periurbano por deporte.

El bus, el taxi y la buseta que son usados únicamente por las mujeres del área urbana, tienen diversos motivos para desplazarse (fig. 96).

Si se hace un análisis del número de viajes que las mujeres realizan entre semana y en sábado, se observa que entre semana existen mayores desplazamientos, esto debido a las actividades cotidianas que se desarrollan entre semana.

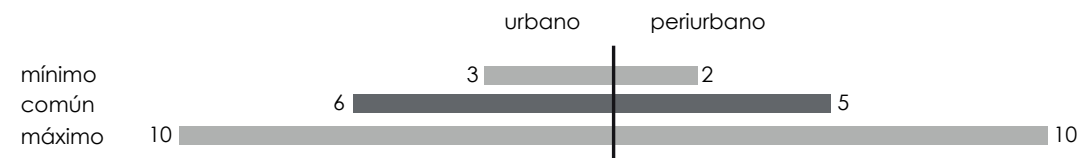
En general las mujeres del área urbana tienen un mayor número de desplazamientos diarios, esto probablemente a que encuentran todo cerca y les resulta más fácil desplazarse; pero se debe considerar que, a pesar de que el número de desplazamientos sean mayores las distancias totales que recorren siempre serán menores a las distancias recorridas por las mujeres del periurbano.

### principales motivos de viajes respecto al modo de transporte

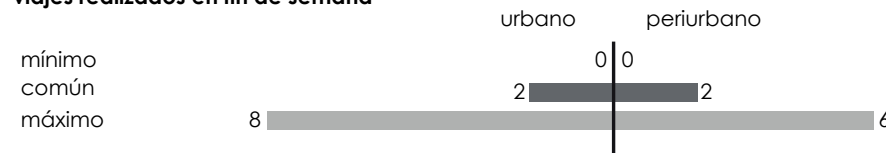


### número de viajes realizados por las mujeres

#### viajes realizados entre semana



#### viajes realizados en fin de semana

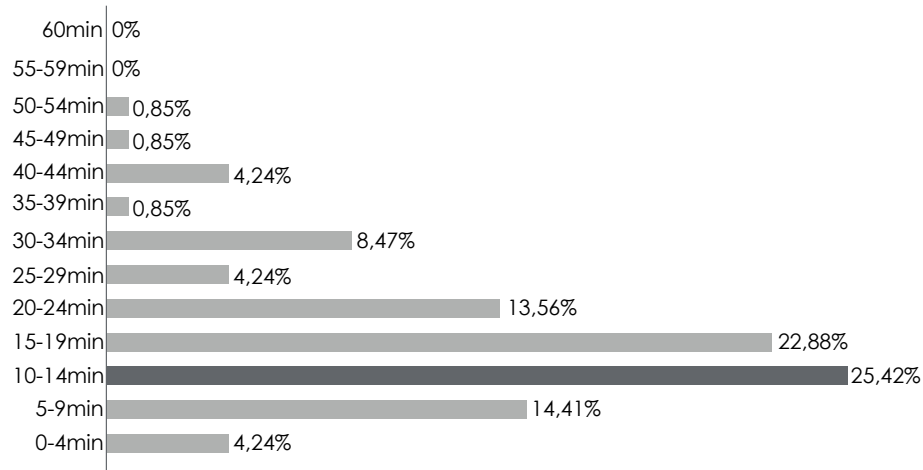


**Figura 96:** Principales motivos respecto al modo de transporte y número de viajes de las mujeres del área urbana y periurbana.

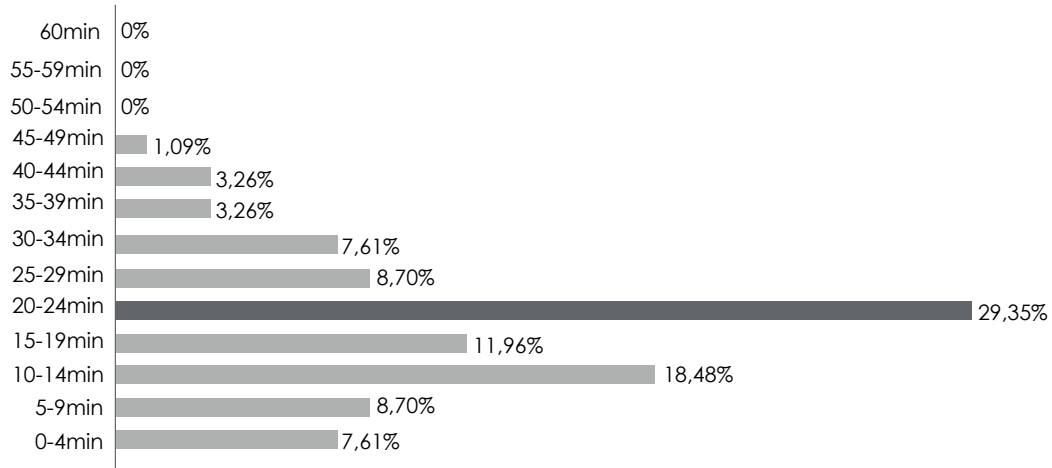
**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

### tiempos de viaje de las mujeres del área urbana



### tiempos de viaje de las mujeres del periurbano



**Figura 97:** Tiempo de viajes empleado por las mujeres del área urbana y periurbana.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

### c) Tiempo de viajes

Al analizar la figura 97, que muestra los tiempos de viaje de las mujeres según su ubicación se puede mencionar que para aquellas que viven en el área urbana el tiempo promedio de viaje está entre 10 y 15 minutos; mientras que aquellas que residen en el periurbano el tiempo de viaje oscila entre los 20 y 25 minutos; esto reafirma la lejanía, largos desplazamientos y mayores kilómetros que recorren las mujeres que se ubican en las afueras de la ciudad.

Después de encontrar importantes resultados se puede confirmar que las mujeres que residen en el periurbano de la ciudad a pesar de que realicen menos viajes diarios por la incomodidad que la lejanía les provoca, ellas están forzadas a recorrer diariamente mayor cantidad de kilómetros así como emplear mayor parte de su tiempo en sus desplazamientos, en comparación con quienes viven dentro del área urbana de la ciudad pues les resulta más cerca realizar cualquier viaje por lo que emplean menos tiempo y además disfrutan de una mayor diversidad de modos de transporte para viajar de un destino a otro.



## 4.2.2 Resultados de los hombres

### a) Modos de transporte y km recorridos

Tal como se muestra en la figura 98 el principal modo de transporte de los hombres entrevistados es en auto privado, mayoritariamente como conductores, aunque los del periurbano presentan un mayor uso del mismo a comparación de los que residen dentro del área urbana.

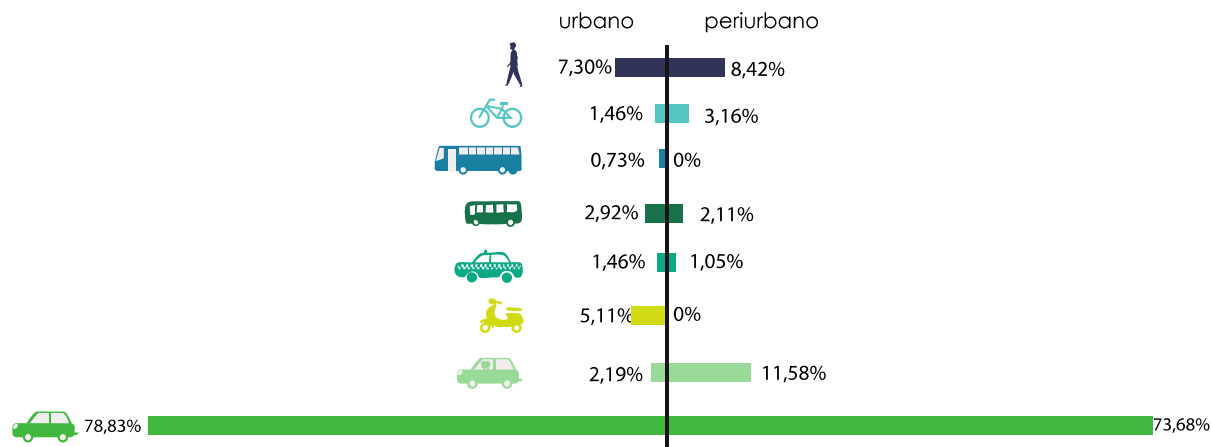
El resto de modos de transporte son utilizados en menores porcentajes aunque el menor de ellos es el bus, seguido del uso del taxi y la bicicleta.

De igual manera es importante enfatizar que los hombres del periurbano no utilizan transporte público, esto debido a la escasez del servicio de buses por las zonas periféricas de la ciudad, sin mencionar que para uso del mismo las personas deben realizar largos desplazamientos hasta llegar a las paradas.

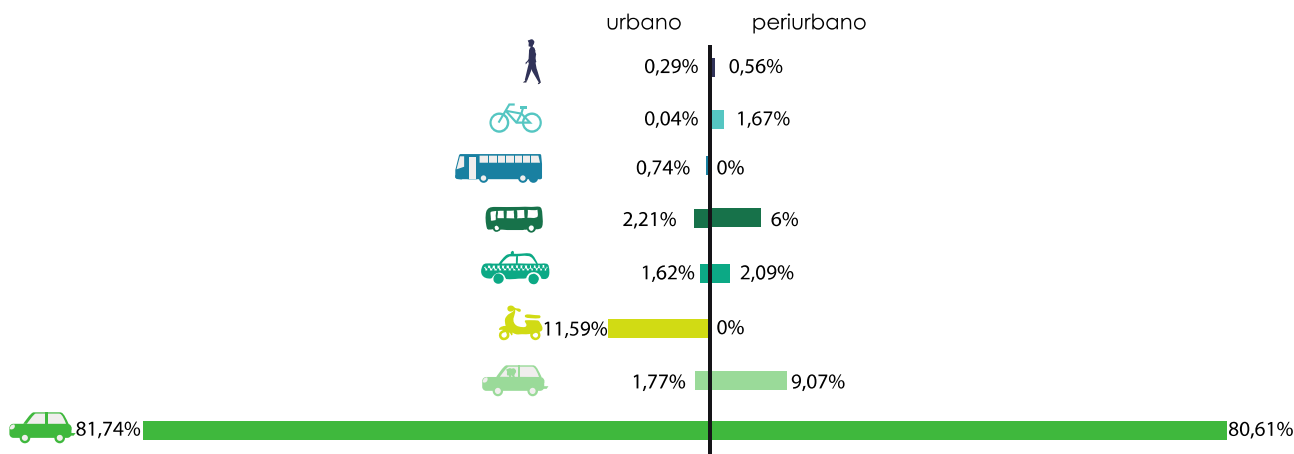
Por otra parte, el mayor porcentaje de kilómetros recorridos en general, es realizado por aquellos que residen dentro del área periurbana, esto debido a los largos desplazamientos de sus viajes diarios.

Más adelante, en las figuras 99, 100 y 101 se muestran el total de kilómetros recorridos por los hombres del área urbana y periurbana respecto al modo de transporte utilizado.

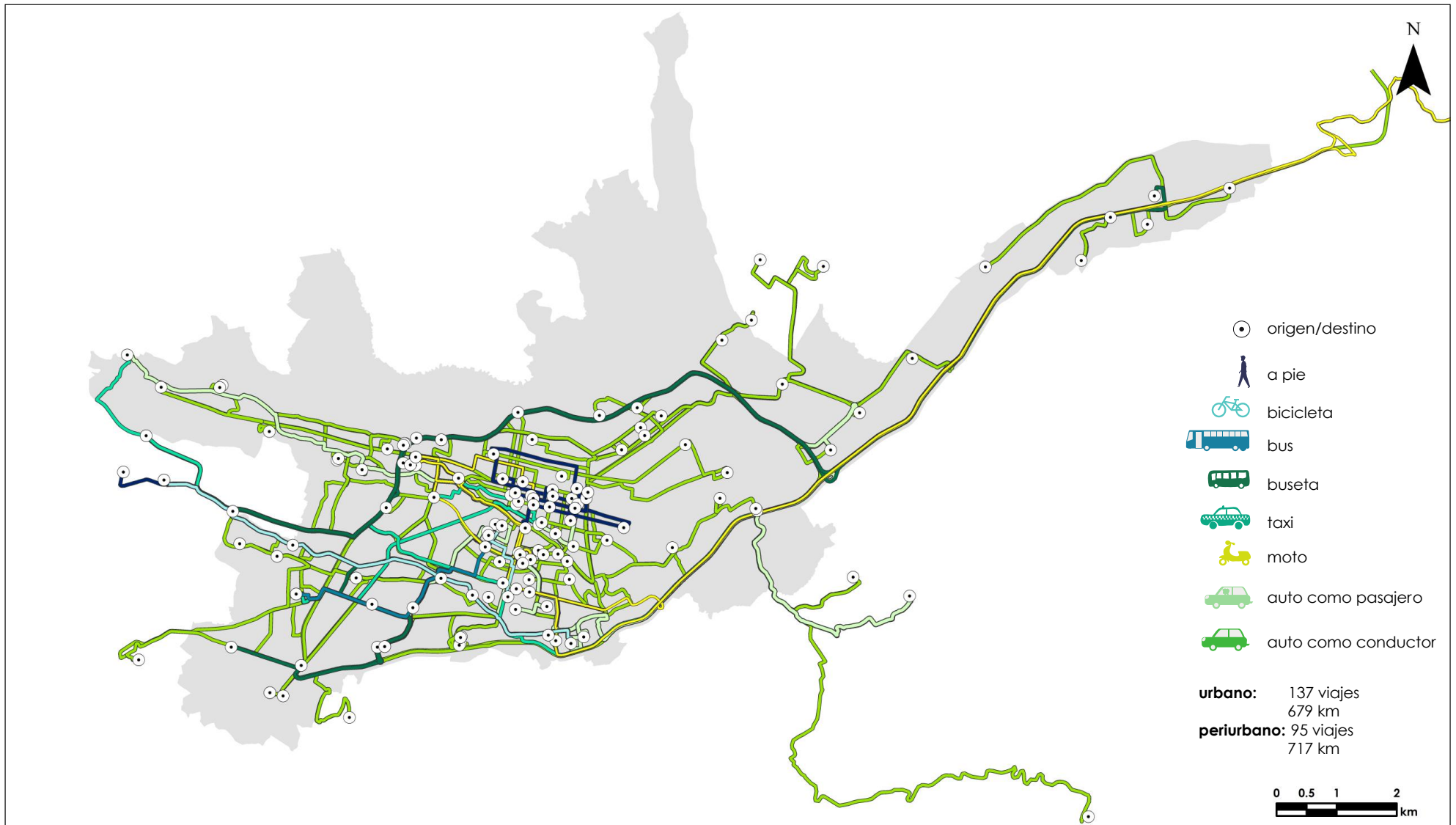
### porcentaje de viajes según modos de transporte



### porcentaje de kilómetros recorridos según modos de transporte



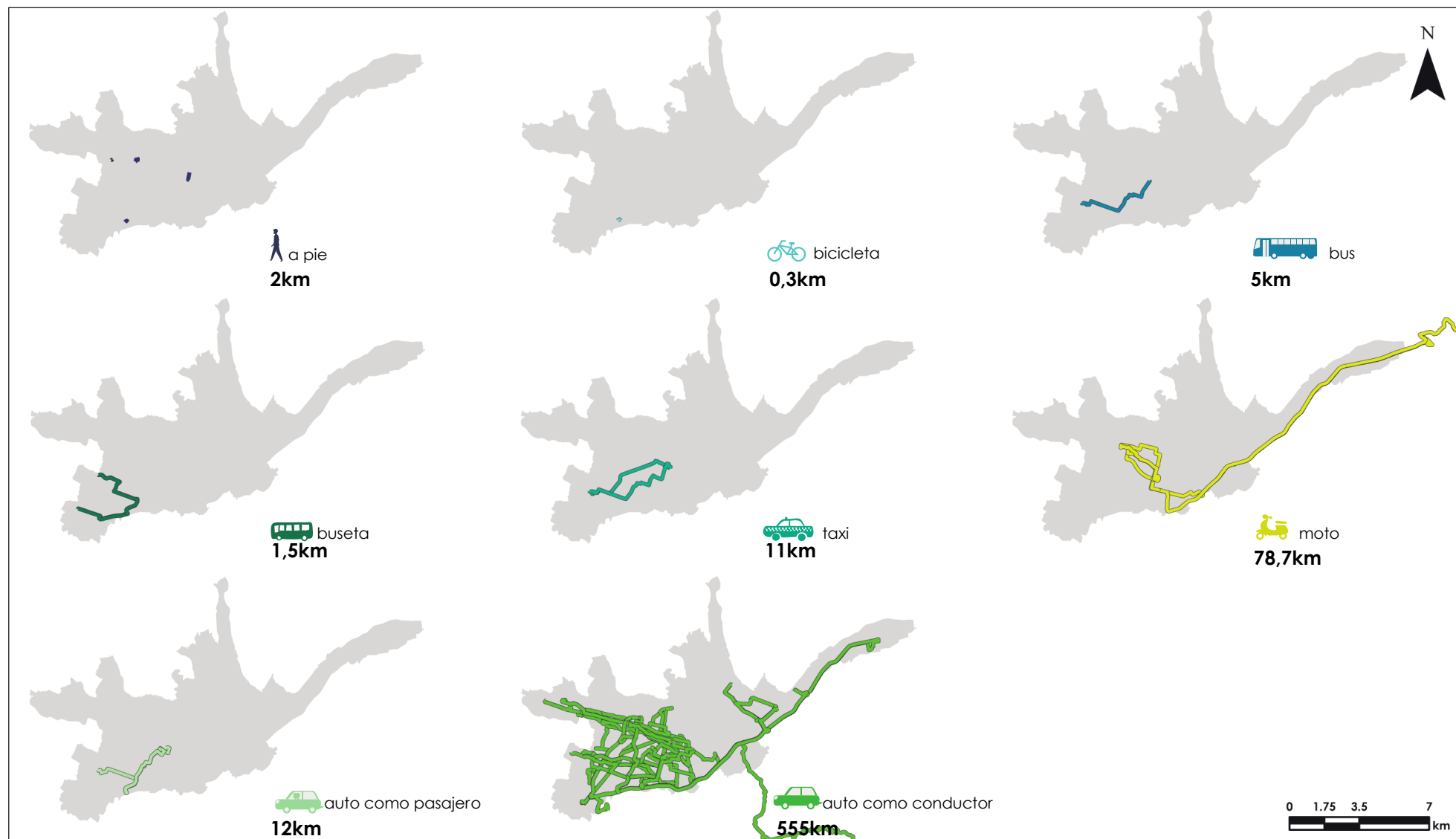
**Figura 98:** Porcentaje de viajes y kilómetros recorridos por los hombres del área urbana y periurbana según modos de transporte.  
**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.  
**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 99:** Total de kilómetros recorridos por los hombres del área urbana y periurbana según modos de transporte.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

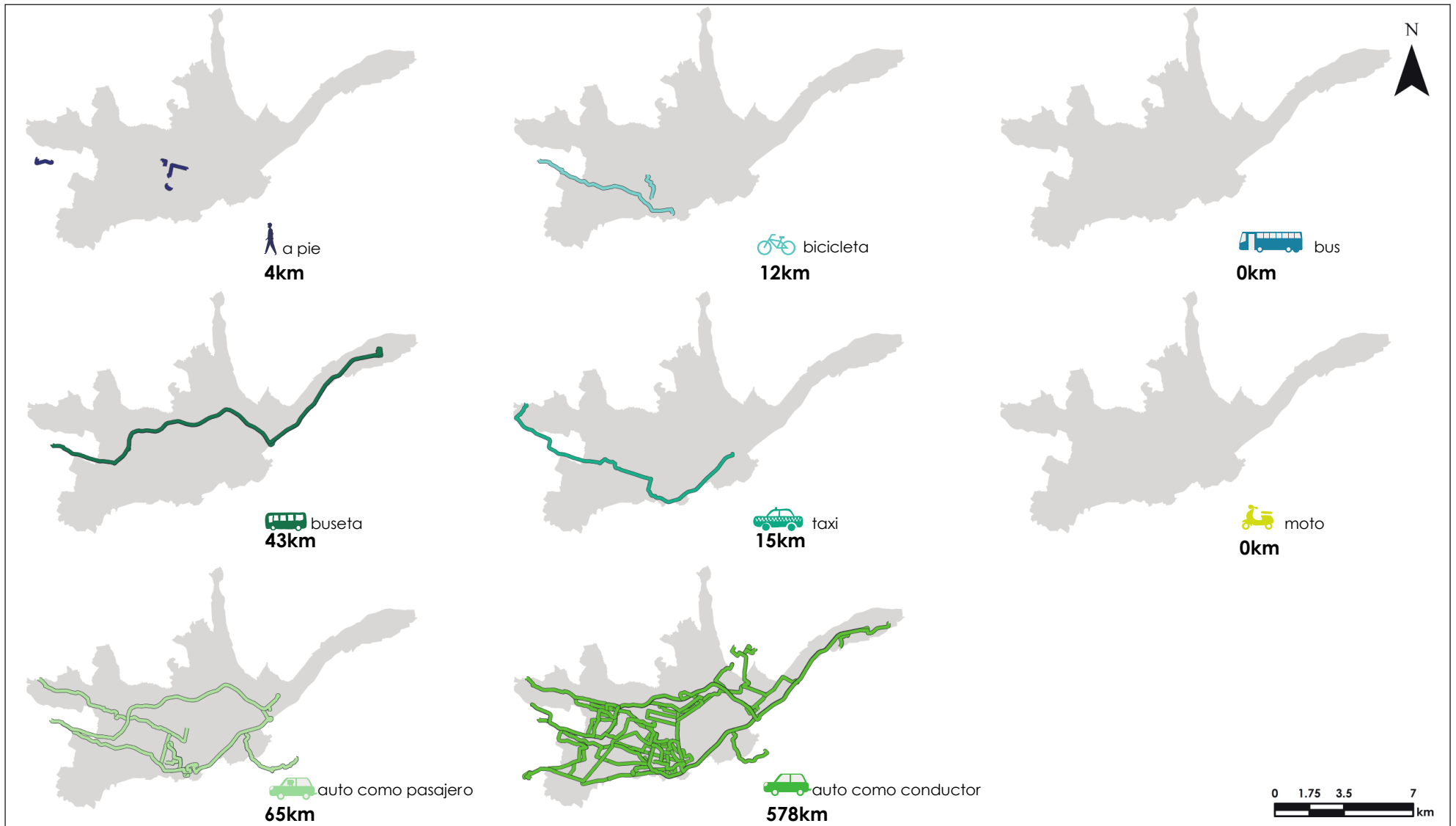
**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 100:** Total de kilómetros recorridos por los hombres del área urbana según modos de transporte.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



**Figura 101:** Total de kilómetros recorridos por los hombres del área periurbana según modos de transporte.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.



## b) motivos y número de viajes

La figura 102 muestra que en el caso de los hombres el principal motivo para desplazarse como conductores en auto privado es para llegar a su trabajo, para aquellos que caminan su único motivo es hacer deporte.

Cuando los hombres van en auto privado pero como pasajeros los motivos de desplazamiento son varios (fig. 102), en el caso de la buseta esta es usada por los niños y jóvenes que se desplazan hacia su lugar de estudio. Cabe recalcar que el bus es utilizado únicamente por los hombres del área urbana cuyo principal motivo es trasladarse hacia su lugar de almuerzo, de la misma manera la moto también es usada solo por aquellos del área urbana pero en este caso con fines de distracción.

La bicicleta se usa como modo de transporte tanto en el área urbana como periurbana para realizar distintos desplazamientos diarios,

Al analizar los viajes realizados por los hombres en un día entre semana y sábado se puede observar que los hombres del área urbana realizan un mayor número de viajes a comparación con los que residen en el periurbano, como en el caso de las mujeres.

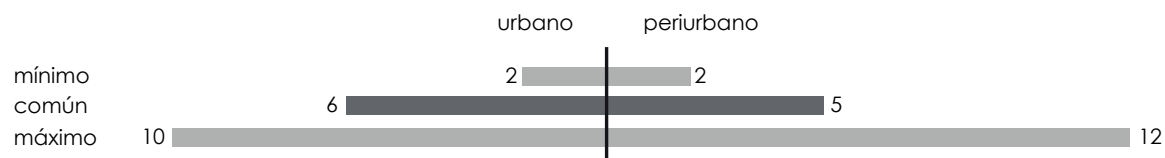
El común de viajes de los hombres tanto entre semana como en día sábado coincide con el número de los viajes de las mujeres.

### principales motivos de viajes respecto al modo de transporte

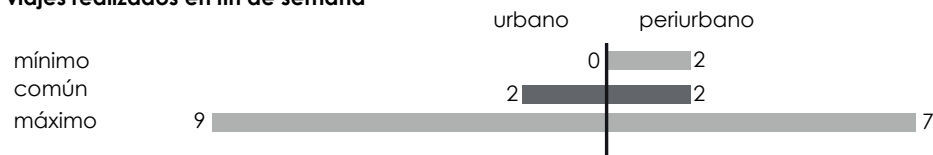


### número de viajes realizados por los hombres

#### viajes realizados entre semana



#### viajes realizados en fin de semana



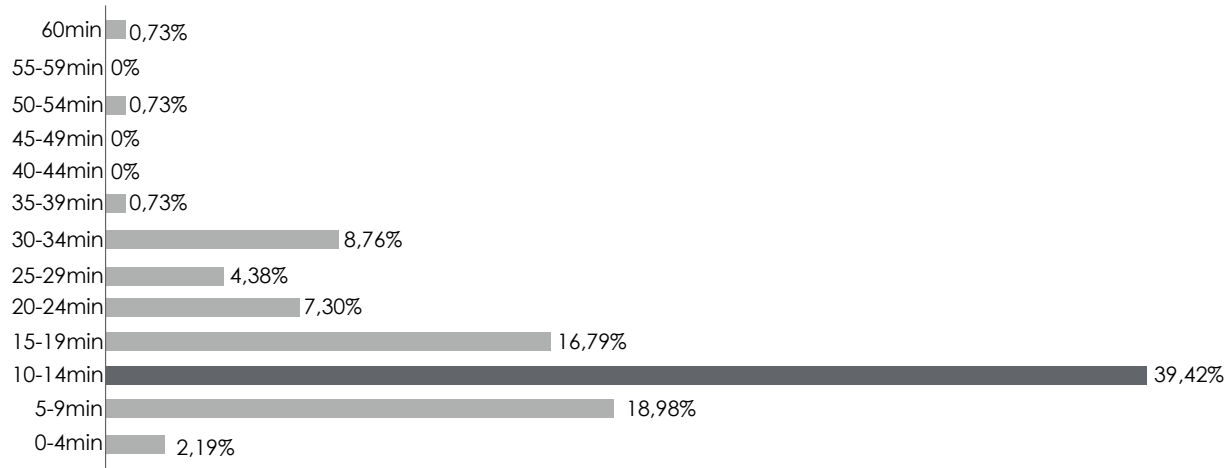
**Figura 102:** Principales motivos respecto al modo de transporte y número de viajes de los hombres del área urbana y periurbana.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

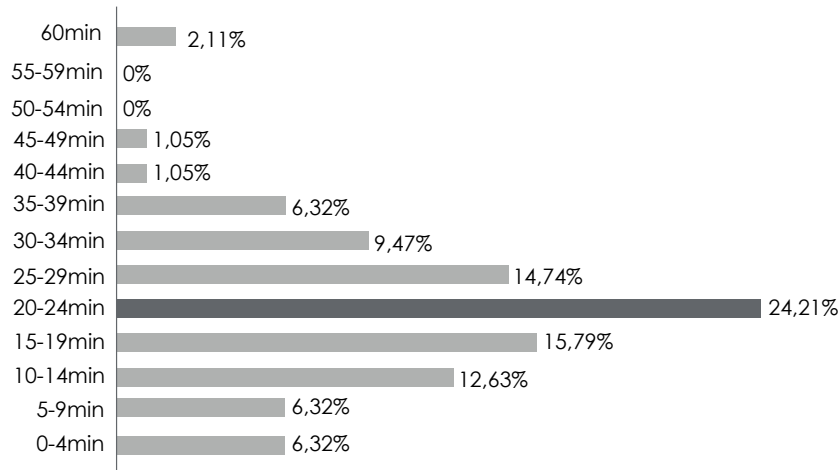
**Elaboración:** Grupo de trabajo.



### tiempos de viaje de los hombres del área urbana



### tiempos de viaje de los hombres del periurbano



**Figura 103:** Tiempo de viajes empleado por los hombres del área urbana y periurbana.

**Fuente:** Entrevista travel choice behaviour, 2018.

**Elaboración:** Grupo de trabajo.

### c) tiempo de viajes

Después de analizar la figura 103, se puede mencionar que para los hombres que viven en el área urbana el tiempo promedio de viaje está entre 10 y 15 minutos; mientras que aquellos que residen en el periurbano el tiempo de viaje oscila entre los 20 y 25 minutos; esto coincide totalmente con los tiempos empleados por las mujeres en sus viajes.

Luego de observar los resultados encontrados se puede mencionar que los hombres tanto del área urbana y periurbano consideran el auto privado en muchos de los casos como única opción para desplazarse, dejando de un lado los demás modos de transporte que resultarían más eficientes. Es así que la cantidad de kilómetros que ellos recorren en auto como conductores es notoriamente mayor a los kilómetros que se recorren en los demás modos.

Además en el caso de los hombres, aquellos del periurbano recorren mayores longitudes que los del área urbana, lo que indica que para ellos no resulta un inconveniente desplazarse largas distancias sabiendo que estas implican tiempos prolongados de viajes.

### 4.3 conclusiones

Al comparar la elección del modo de transporte tanto de hombres como de mujeres, se observa que al momento de desplazarse los hombres consideran el hacer uso de los diferentes modos, mientras que las mujeres sienten inseguridad por algunos de ellos, optando por no usarlos.

Además se ha encontrado que los hombres realizan un mayor número de viajes comparado con el de las mujeres, es por ello que sus kilómetros recorridos son mayores.

Así mismo, de las personas entrevistadas, las del área urbana realizan más viajes que las del periurbano; pero, por otra parte, los del periurbano recorren más kilómetros que los que residen dentro del área urbana.

Por otra parte, al comparar los viajes realizados en un día entre semana con los del día sábado, se destacan en mayor proporción los efectuados entre semana, esto debido a los diferentes motivos de viaje, como es el caso del trabajo y estudio.

La mayoría de personas entrevistadas reciben un sueldo por hogar superior a tres salarios básicos unificados, es por ello que los resultados del estudio no representan la realidad de la totalidad de la población cuencana; a pesar de que la selección de casos se realizó en forma aleatoria. Es por ello que este estudio resulta ser exploratorio más no científico como tal.



**Figura 104:** Condominio horizontal Los Capulíes, Cuenca.  
**Fuente:** Grupo de trabajo.





## Conclusiones y recomendaciones

Al finalizar esta investigación, podemos constatar que se han cumplido los objetivos planteados inicialmente.

Tanto el primero como el segundo objetivo específico se llevaron a cabo en el capítulo 2 en donde se ubicó y caracterizó a las urbanizaciones y condominios tanto del área urbana y periurbana de la ciudad de Cuenca, así mismo, posteriormente se hizo la selección de casos, los cuales más adelante sirvieron para la aplicación de las metodologías que permitieron cumplir con el tercer objetivo al identificar los factores que inciden en la selección del modo de transporte. De esta manera se cumplió también con el objetivo general al establecer las relaciones existentes entre el modo de transporte que usan las personas y su ubicación.

A pesar de que los resultados obtenidos al final de la investigación fueron significativos, es importante mencionar que existieron algunas dificultades en el transcurso de su desarrollo, pues, al analizar la información proporcionada por el GAD de Cuenca, esta resultó estar incompleta, ya que no especificaba la tipología de vivienda, si la misma se hallaba construida o no y además existía información duplicada, por lo que se tuvo que realizar visitas de campo para complementar la base de datos necesaria para el correcto análisis en el desarrollo del trabajo de investigación.

Otro inconveniente surgió en la aplicación de

las metodologías, pues el acceder a la población para entrevistarles no fue sencillo, las personas prefieren guardar total confidencialidad sobre todo en los desplazamientos que realizan diariamente.

En primera instancia se pensó que para la aplicación de los diarios de viaje a cada uno de los miembros del hogar sería favorable que ellos usaran un sistema de posicionamiento global (GPS) durante los siete días de la semana especificando sus desplazamientos las veinte y cuatro horas, pero las personas se reusaron a hacer uso del mismo ya que prefieren mantener su privacidad, por lo que finalmente se optó por hacer una entrevista personal en la que cada miembro del hogar tuvo que relatar sus desplazamientos realizados en un día entre semana y un sábado, incluyendo el lugar de origen y destino por los dos días antes indicados.

Las metodologías empleadas son exploratorias, es por ello que en caso de que se desee realizar un trabajo más completo, se deberá definir el tamaño de la muestra en función de los objetivos perseguidos por la investigación, de esta manera se arrojarían resultados más certeros y cercanos a la realidad de nuestra ciudad. En este estudio los resultados obtenidos al aplicar la metodología Q indicaron que existen tres grupos de individuos claramente identificables definidos por las preferencias personales al momento de elegir una nueva vivienda en donde residir.

En primera instancia se ubicó el grupo de personas cuyo discurso se orientó a la cercanía con la naturaleza y a los espacios amplios; ellos se inclinaron preferentemente hacia las zonas periféricas, no tomaron en consideración las extensas distancias de sus viajes ni los largos tiempos que deben emplear en ellos, pues lo más importante para estas personas es percibir la tranquilidad de las afueras de la ciudad y sobre todo sentirse cómodos en espacios amplios y abiertos. El segundo grupo de entrevistados se enfocó hacia una movilidad eficiente, a ellos les preocupa la movilidad y la consideran importante por lo que prima en ellos una diversidad de uso de los modos de transporte existentes en nuestra ciudad. Finalmente el último grupo se encaminó en torno a la seguridad, en ellos prima el sentirse resguardados en el lugar en donde residen por lo que su ideal de vivienda está siempre dentro de conjuntos residenciales. Después de que se analizaron los tres discursos existentes, se encontró grandes diferencias entre ellos como es el tema de la movilidad y las ventajas de vivir dentro del área urbana, el cual solo fue analizado por uno de los grupos.

Al dirigir la atención hacia las demás variables que contribuyen al análisis del modo de transporte de las personas respecto a su ubicación, se pudieron encontrar resultados representativos como en el género; los hombres esencialmente consideran el auto privado como su primordial modo de



transporte en relación hacia los demás modos, mientras que las mujeres son principalmente pasajeras pero en auto privado también.

Es importante mencionar que el pensamiento y la cultura de la gente influyen de sobremanera al momento de elegir un modo de transporte, como en la ciudad de Cuenca, en la que aún prevalece una idea sesgada por el género, donde el hombre generalmente es quien conduce al contrario de la mujer que actúa como pasajera, y no tanto como conductora. Además existen actividades que siguen siendo reiterativas exclusivamente en las mujeres como es el dejar o recoger a los diferentes miembros del hogar.

De igual manera, la edad es otra de las variables que juega un factor importante al momento de elegir un determinado modo de transporte, ya que tanto en hombres como mujeres los desplazamientos a pie empiezan en mayor proporción a partir de los cincuenta años de edad debido a que prevalece en ellos temas relacionados con su salud. Por otra parte, los mayores usuarios de transporte público son las personas que poseen entre veinte y veinte y nueve años, quienes en gran medida lo utilizan como medio para trasladarse hasta sus lugares de estudio y trabajo. Por consiguiente, en general las características socio-demográficas intervienen directamente tanto en la elección del modo de transporte como en las distancias de viaje.

Al vincular los resultados de las metodologías aplicadas, ha sido posible destacar que si bien la mayoría de personas encuestadas optó por un discurso orientado a una movilidad eficiente, sus diarios de viaje reflejaban lo contrario, ya que en general, las personas no utilizaban una diversidad de modos de transporte para realizar sus desplazamientos diarios. Por lo que se evidencia que las personas tienen anhelos por un cambio en su movilidad, sin embargo las características externas a ellas les impiden. No obstante, si se incorporasen medidas públicas que coadyuven a la ciudadanía en su elección por modos de transporte eficientes, cómodos y seguros, los elegirían.

Para concluir se recomienda generar políticas de planificación que desincentiven los crecimientos urbanos en las periferias de las ciudades, pues el modelo de ciudades expansivas ha generado círculos de desigualdad, además del gran consumo energético provocado por los extensos desplazamientos y por el uso excesivo de modos de transporte no sustentables. Es así que se propiciaría la densificación de la ciudad en la zona consolidada en donde se puede encontrar una variedad de usos, lo que permite que las personas disminuyan el número de sus desplazamientos, recorran menos distancias y reduzcan el tiempo de sus viajes,







## Figuras

**Figura 1:** Expansión de la mancha urbana en el Distrito Federal, México.

Fuente: <http://sociologiaespaciosactores.blogspot.com/2011/11/desarrollo-mancha-urbana-y-de-agua-en-el.htm>

**Figura 2:** Baja densidad poblacional y abundante arborización; de carácter netamente residencial en la comuna parque la Reina, Santiago de Chile.

Fuente: <http://citoyens.cl/concejal-pedro-davis-salvemos-el-parque-intercomunal-padre-hurtado/>

**Figura 3:** Vía peatonal Rua das flores, Curitiba.

Fuente: <http://www.scielo.org.ar/img/revistas/cuba/v22n22/v22n22a02-4.jpg>

**Figura 4:** Dharavi, India.

Fuente: <https://www.gr-arquitectos.com/component/k2/itemlist/tag/Ciudades>

**Figura 5:** Favela Paraisópolis, Sao Paulo.

Fuente: <https://heckeranddecker.wordpress.com/2008/10/23/vernacular-urbanism-part-iii/>

**Figura 6:** Centro de la ciudad de Estocolmo, Suecia.

Fuente: <http://www.oaklandairport.com/destinations/gamla-stan/>

**Figura 7:** Esquema de movilidad en pirámide invertida.

Fuente: Plan Integral de Movilidad de la Municipalidad de Santiago.

**Figura 8:** La peatonal. Córdoba, Argentina.

Fuente: <http://www.plataformaurbana.cl/archivo/2014/07/07/zonas-30-lamedidaquelesdevuelve-las-calles-a-los-peatones/>

**Figura 9:** Sistema de transporte público de bicicletas en Buenos Aires, Argentina.

Fuente: <http://ecobici.buenosaires.gob.ar/sistema-de-transporte-publico-en-bicicletas/>

**Figura 10:** Tranvía en Hong Kong, ciudad con uno de los mejores sistemas de transporte público del mundo.

Fuente: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38927134>

**Figura 11:** Metro de Londres, el más antiguo del mundo.

Fuente: <http://www.plataformaurbana.cl/archivo/2015/09/11/los-11-mejores-sistemas-de-metro-del-mundo/digital-image/>

**Figura 12:** Calle congestionada por camiones de carga en Pune, India.

Fuente: [http://www.cleanairinstitute.org/download/1g\\_urbanfreight\\_span\\_03.pdf](http://www.cleanairinstitute.org/download/1g_urbanfreight_span_03.pdf)

**Figura 13:** Calles congestionadas en Yakarta, Indonesia.

Fuente: <https://es.insider.pro/lifestyle/2015-12-19/los-peores-atascos-de-todo-el-mundo/>

**Figura 14:** Mujeres usando el transporte público.

Fuente: <https://pixabay.com/es/mujer-reflexion-metro-mujeres-niña-2789937/>

**Figura 15:** Vagones exclusivos para mujeres en el metro de la ciudad de México, el menos seguro en América Latina.

Fuente: <http://www.elmostrador.cl/braga/2017/10/24/vagones-exclusivos-para-mujeres-la-medida-contra-el-acoso-en-el-metro-que-genera-controversia/>

**Figura 16:** Condominio horizontal Magnolia, acceso.

Fuente: <http://www.usconstructores.com/magnolia/>

**Figura 17:** Condominio horizontal Magnolia, perspectiva 1.

Fuente: <http://www.usconstructores.com/magnolia/>

**Figura 18:** Condominio horizontal Magnolia, perspectiva 2.

Fuente: <http://www.usconstructores.com/magnolia/>



**Figura 19:** Condominio vertical Yoo Cumbayá, vista aérea.

Fuente: <http://www.yoocumbaya.com/es/>

**Figura 20:** Condominio vertical Yoo Cumbayá, camineras.

Fuente: <http://www.yoocumbaya.com/es/>

**Figura 21:** Condominio vertical Yoo Cumbayá, área social.

Fuente: <http://www.yoocumbaya.com/es/>

**Figura 22:** Urbanización La Vieja Hacienda, acceso.

Fuente: <https://es.slideshare.net/utpl/arteaga-jcome-97-2003/>

**Figura 23:** Urbanización La Vieja Hacienda, camineras.

Fuente: <https://es.slideshare.net/utpl/arteaga-jcome-97-2003/>

**Figura 24:** Urbanización La Vieja Hacienda, acceso 2.

Fuente: <https://es.slideshare.net/utpl/arteaga-jcome-97-2003/>

**Figura 25:** Condominio horizontal Las Praderas de Bemani, Cuenca.

Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 126:** Mapa del Plan Regulador de la ciudad de Cuenca, 1949. Elaborado por Gilberto Gatto Sobral.

Fuente: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/752/783>

**Figura 27:** La ciudad de Cuenca, fotografía aérea de 1973.

Fuente: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/752/783>

**Figura 28:** Mapa del límite urbano actual de la ciudad de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del Cantón Cuenca, 2017.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 29:** Condominio horizontal circundado por campos de maíz, pastos y vías de acceso de tierra.

Fuente: Lowder, S. (2003).

**Figura 30:** La urbanización de los Eucaliptos en construcción, del gobierno del presidente León.

Fuente: Lowder, S. (2003).

**Figura 31:** Límite periurbano, propuesta del Plan de Ordenamiento Urbano de Cuenca-2014.

Fuente: Cuenca, J. (2015)

**Figura 32:** Crecimientos lineales en Cuenca.

Fuente: BID/IDOM Estudio 3. Crecimiento Urbano de Cuenca.

**Figura 33:** Condominio horizontal, Yanuncay.

Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 34:** Condominio vertical, El Batán.

Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 35:** Urbanización, El Batán.

Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 36:** Porcentaje de unidades según formas de urbanizar en el área urbana de la ciudad de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 37:** Mapa según formas de urbanizar del área urbana.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 38:** Número de condominios y urbanizaciones según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017.

Elaboración: Grupo de trabajo.

**Figura 39:** Mapa según formas de urbanizar del área urbana por año de aprobación.  
Fuente: González y Sánchez, 2017.  
Elaboración: Grupo de trabajo.

**Figura 40:** Condominio horizontal en la parroquia Yanuncay.  
Fuente: Grupo de Trabajo.

**Figura 41:** Número de condominios horizontales del área urbana según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 42:** Mapa de los condominios horizontales del área urbana según año de aprobación.  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 43:** Mapa general de los condominios horizontales del área urbana según año de aprobación.  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 44:** Condominio vertical en la parroquia El Batán.  
Fuente: Grupo de Trabajo

**Figura 45:** Número de condominios verticales del área urbana según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 46:** Mapa de los condominios verticales del área urbana según su año de aprobación.  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 47:** Mapa general de los condominios verticales del área urbana según su año de aprobación  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 48:** Urbanización en la parroquia Yanuncay.  
Fuente: Grupo de Trabajo

**Figura 49:** Número de urbanizaciones del área urbana según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 50:** Mapa de las urbanizaciones del área urbana según su año de aprobación.  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 51:** Mapa general de las urbanizaciones del área urbana según su año de aprobación.  
Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 52:** Condominio horizontal, Ricaurte  
Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 53:** Condominio vertical, El Valle  
Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 54:** Urbanización, Llacao.  
Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 55:** Porcentaje de unidades según formas de urbanizar en el área periurbana de la ciudad de Cuenca.  
Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 56:** Mapa según formas de urbanizar del área periurbana.  
Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo



**Figura 57:** Número de condominios y urbanizaciones del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 58:** Mapa por años según formas de urbanizar del periurbano.

Fuente: GAD Municipal del Cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 59:** Condominio horizontal en la parroquia Ricaurte.

Fuente: Grupo de Trabajo

**Figura 60:** Número de condominios horizontales según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca. Fuente: GAD Municipal del Cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 61:** Mapa de los condominios horizontales del periurbano según su año de aprobación.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 62:** Mapa general de los condominios horizontales del periurbano según su año de aprobación.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 63:** Condominio vertical en la parroquia Sayausí.

Fuente: Grupo de Trabajo

**Figura 64:** Número de condominios verticales del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 65:** Mapa de los condominios verticales del periurbano según su año de aprobación.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 66:** Mapa general de los condominios verticales del periurbano según su año de aprobación.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 67:** Urbanización en la parroquia San Joaquín.

Fuente: Grupo de Trabajo

**Figura 68:** Número de urbanizaciones del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 69:** Mapa de las urbanizaciones del periurbano según su año de aprobación.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 70:** Mapa general de las urbanizaciones del periurbano según su año de aprobación.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 71:** Condominio vertical, parroquia Huaynacapac.

Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 72:** Vivienda unifamiliar, parroquia Cañaribamba.

Fuente: Grupo de trabajo



**Figura 73:** Vivienda unifamiliar, parroquia San Joaquín.

Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 74:** Distribución de las distintas formas de urbanizar en las parroquias urbanas predominantes.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 75:** Distribución de las distintas formas de urbanizar en las parroquias rurales predominantes.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 76:** Condominio horizontal Buenaventura, Cuenca.

Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 77:** Tablero organizado en orden numérico, con tarjetas que narran las afirmaciones.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 78:** Tablero ordenado en orden numérico, con tarjetas gráficas

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 79:** Puntajes de los discursos en relación a las afirmaciones establecidas.

Fuente: Registro de participantes, método Q, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 80:** Participante condominio horizontal, zona periurbana.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 81:** Tablero tipo de los participantes del discurso 1.

Fuente: Registro de participantes, método Q, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 82:** Participante condominio horizontal, zona urbana.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 83:** Tablero tipo de los participantes del discurso 2.

Fuente: Registro de participantes, método Q, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 84:** Participante condominio horizontal, zona urbana.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 85:** Tablero tipo de los participantes del discurso 3.

Fuente: Registro de participantes, método Q, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo.

**Figura 86:** Condominio horizontal Buenaventura, Cuenca.

Fuente: Grupo de trabajo

**Figura 87:** Entrevista travel choice behaviour para el/la jefe del hogar.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 88:** Entrevista travel choice behaviour.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 89:** Encuesta al jefe de hogar de un condominio vertical, área urbana.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 90:** Encuesta a la jefe de hogar de un condominio horizontal, área periurbana.

Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 91:** Pirámide de hombres y mujeres por edades y modos de transporte utilizados.

Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo



**Figura 92:** Porcentaje de viajes y kilómetros recorridos por las mujeres del área urbana y periurbana según modos de transporte.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 93:** Total de kilómetros recorridos por las mujeres del área urbana y periurbana según modos de transporte.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 94:** Total de kilómetros recorridos por las mujeres del área urbana según modos de transporte.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 95:** Total de kilómetros recorridos por las mujeres del área periurbana según modos de transporte.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 96:** Principales motivos respecto al modo de transporte y número de viajes de las mujeres del área urbana y periurbana.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 97:** Tiempo de viajes empleado por las mujeres del área urbana y periurbana.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 98:** Porcentaje de viajes y kilómetros recorridos por los hombres del área urbana y periurbana según modos de transporte.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 99:** Total de kilómetros recorridos por los hombres del área urbana y periurbana según modos de transporte.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 100:** Total de kilómetros recorridos por los hombres del área urbana según modos de transporte.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 101:** Total de kilómetros recorridos por los hombres del área periurbana según modos de transporte.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 102:** Principales motivos respecto al modo de transporte y número de viajes de los hombres del área urbana y periurbana.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 103:** Tiempo de viajes empleado por los hombres del área urbana y periurbana.  
Fuente: Entrevista travel choice behaviour, 2018  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Figura 104:** Condominio horizontal Los Capulíes, Cuenca.  
Fuente: Grupo de trabajo

## Tablas

**Tabla 1:** Principales características de las ciudades compactas y dispersas.

Fuente: Bosseti, Gómez J, 2002  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 2:** Diferenciación entre condominios horizontales, verticales y urbanizaciones.

Fuente: Ley reformativa a la Ley de Propiedad Horizontal, 2011 y Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2012  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 3:** Densidad bruta de la ciudad de Cuenca a partir de 1950

Fuente: Hermida, M., Hermida, C., Cabrera, N., & Calle, C. (2015)  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 4:** Número de unidades según formas de urbanizar en el área urbana de la ciudad de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 5:** Número de condominios horizontales según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 6:** Número de condominios verticales según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 7:** Número de urbanizaciones según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 8:** Cantidad y porcentaje de los condominios horizontales detectados en las parroquias urbanas de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 9:** Cantidad y porcentaje de los condominios verticales detectados en las parroquias urbanas de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 10:** Cantidad y porcentaje de urbanizaciones detectadas en las parroquias urbanas de Cuenca.

Fuente: González y Sánchez, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 11:** Número de unidades según formas de urbanizar en el área periurbana de la ciudad de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 12:** Número de condominios horizontales del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 13:** Número de condominios verticales del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 14:** Número de urbanizaciones del periurbano según año de aprobación del proyecto en la ciudad de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017  
Elaboración: Grupo de trabajo



**Tabla 15:** Cantidad y porcentaje de los condominios horizontales del periurbano detectados en las parroquias rurales de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 16:** Cantidad y porcentaje de los condominios verticales del periurbano detectados en las parroquias rurales de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo.

**Tabla 17:** Cantidad y porcentaje de las urbanizaciones del periurbano detectadas en las parroquias rurales de Cuenca.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 18:** Número de formas de urbanizar según la parroquia urbana en donde predominan.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 19:** Número de formas de urbanizar según la parroquia rural en donde predominan.

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca, 2017

Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 20:** Registro de participantes de la metodología Q.

Fuente: Método Q, Entrevista travel choice behaviour, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 21:** Participantes que pertenecen al discurso 1.

Fuente: Registro de participantes, método Q, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 22:** Participantes que pertenecen al discurso 2.

Fuente: Registro de participantes, método Q, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo

**Tabla 23:** Participantes que pertenecen al discurso 3.

Fuente: Registro de participantes, método Q, 2018

Elaboración: Grupo de trabajo



## Bibliografía

Ávila, H. (2009). *Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades*. Recuperado el 16 de abril de 2018 de: [http://www.pa.gob.mx/publica/rev\\_41/ANALISIS/7%20HECTOR%20AVILA.pdf](http://www.pa.gob.mx/publica/rev_41/ANALISIS/7%20HECTOR%20AVILA.pdf)

Chaves, M., Segura, R., Speroni, M., Cingolani, J. (2016). Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*. Recuperado el 10 de mayo de 2018 de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rt/article/view/3602/3297>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010). Recuperado el 25 de abril de 2018 de: <http://redatam.inec.gob.ec>

Cuenca, J. (2015). Lineamientos para ordenar la franja rural de influencia inmediata de la ciudad de Cuenca, el caso de la zona norte. Recuperado el 8 de noviembre de: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23232>

Coogan, J., & Herrington, N. (2011). Q methodology: an overview. *Research in Secondary Teacher Education*, 1(2), 24-28. Recuperado el 10 de abril de 2018 de: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.426.9653&rep=rep1&type=pdf>

Cools, M., Moons, E., Janssens, B., & Wets, G. (2009). Shifting towards environment-friendly modes: Profiling travelers using Q-methodology. *Transportation*, 36(4), 437-453. doi:10.1007/s11116-009-9206-z

Dill, J., Molinaro, J., Goode, J. (2015). *National Association of Realtors Portland State University Community & Transportation Preferences Survey U.S. Metro Areas*. Recuperado el 18 de mayo de 2018 de: <https://www.nar.realtor/sites/default/files/reports/2015/nar-psu-2015-poll-topline.pdf>

Ding, C., Wang, D., Liu, C., Zhang, Y., Yang, J. (2017). *Exploring the influence of built environment on travel mode choice considering the mediating effects of car ownership and travel distance*. Recuperado el 18 de mayo de 2018 de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856416303391>

Federal Highway Administration. (2017). *NHTS Data User Guide*. Estados Unidos. Recuperado el 13 de junio de: <https://nhts.ornl.gov/assets/2017UsersGuide.Pdf>

González, M. (2007). *Los medios de transporte en la ciudad*. Recuperado el 16 de mayo de 2018 de: [https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf\\_Cuaderno\\_2\\_Comparativa\\_medios.pdf](https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_2_Comparativa_medios.pdf)

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, (21). Recuperado el 2 de junio de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>

Gutiérrez, J. (1985). *El comportamiento espacial de las personas en sus desplazamientos diarios*. Recuperado el 28 de mayo de 2018 de: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/viewFile/AGUC8585110283A/32105>

González, M., Sánchez, A. (2017). *Impacto socio-espacial de las actuaciones denominadas urbanizaciones cerradas y condominios horizontales cerrados en la construcción de ciudad*. Tesis de Arquitectura, Universidad de Cuenca. Ecuador

González, M -López M., Lois, D., Fernández, I., Martínez, J. (2014). Influential factors in the choice of public transportation or cars as the mode of transportation in habitual commutes. *International Journal of Social Psychology*, (29), Recuperado el 29 de junio de 2018 de: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02134748.2014.918826?journalCode=rrps20>



Hermida, M., Hermida, C., Cabrera, N., Calle, C. (2015). La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. El caso de Cuenca, Ecuador. *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, (41). Recuperado el día 6 de junio de 2018 de: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/752>

Herzog, B. (2011). *Transporte urbano de carga para ciudades en desarrollo*. Recuperado el 27 de mayo de 2018 de: [https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A\\_Sourcebook/SB1\\_Institutional-and-Policy-Orientations/GIZ\\_SUTP\\_SB1g\\_Urban-Freight-in-Developing-Cities\\_ES\\_2016.pdf](https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB1_Institutional-and-Policy-Orientations/GIZ_SUTP_SB1g_Urban-Freight-in-Developing-Cities_ES_2016.pdf)

Hidalgo, D., Salazar, B., Lazcano, A., Roa, P., Álvarez, C., Calderón, F. (2005). Transformaciones socio territoriales asociadas a proyectos residenciales de condominios en comunas de la periferia del área metropolitana de Santiago. *Revista INVI*, (54), 104-133.

Iaquinta, D., Drescher, A. (2000). *Defining Periurban: Understanding Rural Urban Linkages and Their Connection to Institutional Contexts*. Recuperado el 21 de mayo de 2018 de: <http://portal.geographie.uni-freiburg.de/forschungsprojekte/indigenoveg/Background1PeriurbanTypology.pdf>

Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Venezuela. *Revista Venezolana de estudios de la mujer*, (12). Recuperado el 13 de mayo de 2018 de: [http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev\\_vem/article/view/2166/2061](http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev_vem/article/view/2166/2061)

Jirón, P., Zunino, D. (2017). Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista transporte y territorio*, (16). Recuperado el 19 de abril de 2018 de: <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/3282>

Janoschka, M., Glasze, G. (2003). *Urbanizaciones cerradas: un modelo analítico*. Recuperado el 23 de junio de 2018 de: <http://www.michael-janoschka.de/urbanizaciones-cerradas-un-modelo-analitico/>

Khan, S., Maoh, H., Lee, C., Anderson, W. (2016). *Toward sustainable urban mobility: Investigating nonwork travel behavior in a sprawled Canadian city*, *International Journal of Sustainable Transportation*. Recuperado el 11 de abril de 2018 de: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15568318.2014.928838>

Lee, J., Nam, J., Lee, S. (2014). *Built Environment Impacts on Individual Mode Choice: An Empirical Study of the Houston-Galveston Metropolitan Area*, *International Journal of Sustainable Transportation*. Recuperado el 2 de abril de 2018 de: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15568318.2012.716142>

Malizia, M. (2015). El estudio de las urbanizaciones cerradas. Una propuesta metodológica aplicada al municipio Yerba Buena (aglomerado Gran San Miguel de Tucumán, noroeste argentino). *Estudios demográficos y urbanos*, (30). Recuperado el 11 de mayo de 2018 de: <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1487/1704>

Miralles, C., Martínez, M. (2012). Las diferencias de género en las pautas de movilidad, según edad y tamaño de municipio. *Revista Latinoamericana de Geografía y Género*, Ponta Grossa, (3). Recuperado el 17 de junio de 2018 de: [http://www.academia.edu/7301255/Las\\_diferencias\\_de\\_género\\_en\\_las\\_pautas\\_de\\_movilidad\\_según\\_edad\\_y\\_tamaño\\_de\\_municipio\\_Gender\\_Differences\\_in\\_Mobility\\_Patterns\\_in\\_Catalonia\\_According\\_to\\_Age\\_and\\_Municipality\\_Size](http://www.academia.edu/7301255/Las_diferencias_de_género_en_las_pautas_de_movilidad_según_edad_y_tamaño_de_municipio_Gender_Differences_in_Mobility_Patterns_in_Catalonia_According_to_Age_and_Municipality_Size)

Moliní, F., Salgado, M. (2010). *Superficie artificial y viviendas unifamiliares en España, dentro del debate entre ciudad compacta y dispersa*. Recuperado el 5 de mayo de 2018 de: <http://age.ieg.csic.es/boletin/54/06%20AGE%2054.pdf>

Muxí, Z. (2011). *Postsuburbia: rehabilitación de urbanizaciones residenciales monofuncionales de baja densidad*. Barcelona: Comanegra.

Federal Highway Administration Office of Policy Information. (2017). *Data User Guide*. Recuperado el 15 de agosto de: <https://nhts.ornl.gov/assets/2017UsersGuide.pdf>

Nivón, E. (2003). Las contradicciones de la ciudad difusa. *Alteridades*, (13). Recuperado el 20 de mayo de 2018 de: <http://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/321>

Pérez, M., Castillo, P. (2017). *Análisis de porosidad en tres zonas del río Tomebamba y su influencia en la percepción de los usuarios del espacio público en las márgenes del río*. Tesis de Arquitectura, Universidad de Cuenca, Ecuador.

Quintero, M., Gómez, L. (2012). *Del medio ambiente al espacio urbano. Ciudades Latinoamericanas en la transición de ciudades difusas a ciudades compactas*. Recuperado el 9 de mayo de 2018 de: <http://www.redalyc.org/pdf/555/55526545005.pdf>

Roca, J. (2017). ¿Es la moto la solución de los problemas de movilidad de la ciudad?. *Revista Architecture, City and (ACE)*, (12). Recuperado el 11 de abril de 2018 de: <https://es.slideshare.net/gracielamariani/editorial-de-la-revista-ace-nmero-35-es-la-moto-la-solucion-de-los-problemas-de-movilidad-de-la-ciudad-por-josep-roca-director-de-ace>

Sanabria, T., Ramírez, J. (2017). *Ciudad compacta vs Ciudad Difusa Ecos antiguos y recientes para las políticas de planeación territorial y espacial*. Recuperado el 2 de junio de 2018 de: <http://www.scielo.org.ar/pdf/cuba/v22n22/v22n22a02.pdf>

Shay, E., Khattak, A. (2012). *Household Travel Decision Chains: Residential Environment, Automobile Ownership, Trips and Mode Choice*, *International Journal of Sustainable Transportation*. Recuperado el 15 de febrero de 2018 de: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15568318.2011.560363>

Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la ciudad de México. *Revista transporte y territorio*, (16). Recuperado el 11 de abril de 2018 de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/viewFile/3606/3301>

Stephenson, W. (1935). Correlating persons instead of tests. *Journal of Personality*, 4(1), 17-24. doi:10.1111/j.1467-6494.1935.tb02022.x

Trejo, V. (2016). Factores a considerar para la obtención de incidencias en el valor en condominios verticales.

Valencia, N. La metodología Q: más que una técnica de investigación. *Revistas Universidad Pedagógica Nacional*.

Van Exel, J., & De Graaf, G. (2005). Q methodology: A sneak preview. Retrieved January, 24, 2009.

Webler, T., Danielson, S., Thuler, S. (2009). *Using Q Method to Reveal Social Perspectives in Environmental Research*. Recuperado el 3 de junio de 2018 de: [https://www.researchgate.net/publication/273697977\\_Using\\_Q\\_Method\\_to\\_Reveal\\_Social\\_Perspectives\\_in\\_Environmental\\_Research](https://www.researchgate.net/publication/273697977_Using_Q_Method_to_Reveal_Social_Perspectives_in_Environmental_Research)

Zabala, A. (2014). qmethod: a package to explore human perspectives using Q methodology. *The R Journal*, 6(2), 163-173.

